

- Akseptert
- Akseptert m/kommentarer
- Ikke akseptert / kommentert
Revider og send inn på nytt
- Kun for informasjon

Sign:
Siri Hollup Broholm, 09.09.2022
 11:47:48



KAPASITETSØKENDE TILTAK TRØNDERBANEN MARIENBORG - LADEMOEN FUNKSJONELT DOBBELTSPOR

Oppsummering og vurderinger av merknader Lademoen

01B	Revidert etter kommentarer fra Bane NOR	07.09.2022	ANHB	BEMO	ELHOSL
00B	Første utgave	06.07.2022	BEMO	ERDI	ELHOSL
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Nordlandsbanen (Trondheim) – Hell, Lademoen stoppested, Oppsummering og vurderinger av merknader Lademoen		Ant. sider			
		64			
		Produsent	Rambøll Norge AS		
		Prod. dok. nr.			
		Erstatning for			
Erstattet av					
Prosjekt: 60034612 Parsell: 15 Marienborg – Lademoen		Dokument nr. KTT-15-A-10125		Rev. 01B	
		FDV dokument nr. N/A		FDV-rev. N/A	

Innhold

Lademoen holdeplass: Oppsummering av innspill ved varsel om oppstart, men forslagsstillers kommentar	3
Vedlegg: Alle innspill	24

Lademoen holdeplass: Oppsummering av innspill ved varsel om oppstart, med forslagsstillers kommentar

Samtlige innspill ble gitt i perioden 04.02.2022-14.03.2022

Innspillsgiver	Oppsummering innspill	Forslagsstillers kommentar
Statsforvalteren i Trøndelag	<p><u>Klima og miljø</u></p> <p>Dette er et samfunnsnyttig tiltak som er med å oppfylle målet i byvekstavtalen om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I planarbeidet er det viktig med attraktive og trygge løsninger for gående og syklende, inkludert sykkelparkering.</p> <p>Klimatilpasning, herunder overvannshåndtering må utredes. Utslippsfri anleggsfase, og energibruk og materialvalg må vurderes. Forbindelse mellom tog og buss må beskrives og eventuelle nye løsninger for planområdet må utredes og vises. Vi viser til statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, samt statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal, og transportplanlegging.</p> <p><u>Støy</u></p> <p>Vi minner om at retningslinje T-1442 nylig er oppdatert, og viser til kapittel 5 om planlegging av støyende anlegg og virksomhet. Planarbeidet må inneholde en støyvurdering med framskrivning av trafikk og, om nødvendig, støydempende tiltak som viser at det oppnås tilfredsstillende støynivå i henhold til T-1442/2021 tabell 2 og kvalitetskriteriene i kapittel 1.2. Planbestemmelsene må ivareta kvalitetskriteriene i tråd med punkt 5.3.3 i T-1442/2021. Med bakgrunn i at det skal gis et bedre togtilbud med økt frekvens på togavganger på hele linjen mellom Melhus og Steinkjer, bør det også gjennomføres en støyutredning for hele traseen.</p> <p><u>Bygge og anleggsfasen</u></p> <p>Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Vi ber om at grenseverdier og avbøtende tiltak, som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021, legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Det kan med fordel konkretiseres hvordan trafikkavvikling</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p> <p>Temaene som statsforvalteren peker på, vil bli fulgt opp i planarbeidet med egne fagrapporter som vil implementeres i plandokumentene.</p>

	<p>og bygge- og anleggsvirksomheten skal gjennomføres.</p> <p><u>Fremmede arter</u> I naturbase er det registrert fremmede arter innenfor tenkt planområde. Vi ber om at det utarbeides en handlingsplan med tiltak for bekjempelse av fremmede arter. Dette bør også komme frem av planens bestemmelser.</p> <p><u>Naturmangfold</u> Eksisterende grønnstruktur bør opprettholdes eller erstattes. Innenfor tenkt planområde er det i naturbase registrert fuglearter som står på norsk rødliste. Vi minner om at alle offentlige beslutninger som berører naturmangfold må vurderes etter Naturmangfoldlovens §§ 8-12.</p> <p><u>Forurenset grunn</u> Deler av tenkt planområde har forurenset grunn. Dersom det skal utføres tiltak i forurenset grunn må det gjøres en miljøteknisk undersøkelse</p> <p><u>Helse og omsorg og Barn og unge</u> Referatet fra oppstartsmøtet tar opp det viktigste for folkehelse og barn og unge. I høringsforslaget vil vi være opptatt av ferdselslinjer for myke trafikanter, inkludert koordinering mot hovedsykkelruten, samt universell utforming og muligheten for sammenheng i reisekjeder.</p> <p>Bygge og anleggsfasen kan bli krevende, noe som også tas opp fra kommunen. Bestemmelsene bør stille krav om en plan for gjennomføringen, inkl. ivaretagelse av støy, luftkvalitet, trafiksikkerhet, fremkommelighet (UU), og minst mulig berøring av de nære arealer.</p> <p><u>Samfunnssikkerhet</u> Det må gjennomføres en ROS-analyse som er i tråd med pbl § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen. Det er viktig at kommunen er bevisst sitt ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne analysen (jf. sivilbeskyttelsesloven § 14 2.ledd, forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3, og pbl § 4-3).</p>	<p>Fagrapport kartlegging naturmangfold og fremmede arter (KTT-15-A-10026) gir anbefalinger om tiltak for å hindre spredning av fremmede arter. Tiltakene vil innarbeides i miljøoppfølgingsplan. Krav om miljøoppfølgingsplan er tatt med i planbestemmelsene.</p> <p>Vurdering av naturmangfoldlovens §§ 8-12 inngår i planbeskrivelsen. Miljøteknisk undersøkelse er utført og det er utarbeidet tiltaksplan. Se rapport miljøteknisk undersøkelse og tiltaksplan KTT-15-A-10027.</p> <p>Krav om miljøoppfølgingsplan framgår av planbestemmelsene.</p> <p>Bane NOR har utarbeidet en ROS-analyse i tilknytning til planarbeidet (KTT_15-A-10105).</p>
--	---	---

<p>Trøndelag fylkeskommune</p>	<p>Bane NOR Eiendom har igangsatt planoppstart av Maskinistgt. 2 som omfatter hoveddelen av arealer for planarbeidet på Lademoen stasjon. Det er viktig at planarbeidene og anleggsarbeidene koordineres med hensyn til å ivareta gode forbindelseslinjer og grøntarealer, uterom i og nær planområdet. Deler av riggområdet synes å berøre uterom og sykkeltraser. Det bør søkes å begrense inngripen i størst mulig grad. God og tydelig skilting av avgrensingen på riggområdene er viktig for å unngå konflikter.</p> <p>Det kan være et potensial for uregistrerte automatisk fredete kulturminner i deler av planområdet som ligger i gammel strandsone. Det kan derfor bli aktuelt med en arkeologisk registreringsundersøkelse innenfor utvalgte deler av planområdet. Da planen delvis overlapper med planområde for Maskinistgata 2 ønsker vi å se de to planene i sammenheng og vurdere behovet for eventuelle undersøkelser samlet.</p> <p>Innenfor varslede plangrense er det flere verneregulerte bygg, både selve tidligere stasjonsbygget, Strandveien 23 og Jernbanegata 10. Strandveien 23 og Jernbanegata 10 tilhører Svartlamon kulturmiljø, vernet både ved bestemmelser i egen plan og ved hensynssone 12.4 ved KPA. Kulturmiljøet kan bli berørt av de varslede tiltakene, direkte ved anleggsarbeid og omlegging av spor eller indirekte ved at boforhold forverres ved økt frekvens og det dermed følgende rystelser og støypåvirkning. Eventuelle sikringstiltak for kulturmiljøene både under anleggsperioden og ved drift bør kartlegges og sikres i planen. Hensynssoner og bestemmelser for bevaring stadfestet ved gjeldende planer bør videreføres i ny plan for Lademoen holdeplass.</p> <p>Planen avgrenses mot Maskinistgata og Skippergata i nord og nordvest. Fylkesutvalget 2019-2023 vedtok 29.09.2020 forslag om ny metrobuststrasé over Nyhavna langs dagens veitrasé. I vedtaket forutsettes det at det blir lagt til rette for kollektivfelt, prioritering av kollektivtrafikk i kryss og at kollektivtiltakene kommer tidlig i utbyggingen av Nyhavna, og at det i det videre arbeidet må vurderes om Nidelv bru kan bli ren kollektivgate. Bystyret vedtok i sitt</p>	<p>Merknaden tas til etterretning. Må følges opp i planarbeidet.</p> <p>Merknaden tas til orientering. Må følges opp i videre planarbeid.</p> <p>Merknaden tas til etterretning. Viktig tema som følges opp i planarbeidet og utforming av plandokumenter.</p> <p>Merknaden tas til etterretning. Tema må følges opp i videre planlegging av tiltak.</p>
--------------------------------	--	--

	<p>møte 16.06.21 i sak 98/21 at Metrobusstraséen over Nyhavna skal følge Båtsmannsgata, Maskinistgata, Strandveien og Stiklestadveien. Gjennom §3.1 i bestemmelsene i kommunedelplan for Nyhavna settes det som krav at detaljreguleringsplan for hovedgate og kollektivtrasé skal legges til grunn for forslag til reguleringsplan for delområde 1, 2, 3, 5, 7, 8 og 9. Reguleringsplan for Lademoen stasjon kommer innenfor delområde 1, 2 og 8.</p> <p>Detaljreguleringsplan for metrobusstrasé (omtalt som kollektivtrasé i kommunedelplanen) er ikke vedtatt, og varslet planoppstart av Lademoen stasjon er dermed i strid med bestemmelse 3.1 i kommunedelplanen. Fylkeskommunen har imidlertid, ved siden av vårt ansvar for kollektivtrafikken, en rolle som samfunnsutvikler. Det er derfor av stor interesse for oss å opprettholde et godt samarbeid med Bane NOR og forslagsstiller i dette prosjektet, med mål å komme frem til omforente løsninger. Med hensyn til fremtidig metrobusstrasé kan det ikke legges opp til aktiviteter eller konstruksjoner som vil komme i konflikt med arealbehovet ved nødvendig utvidelse av vegen og etablering av metrobussholdeplasser. Valg av metrobusstrasé var på høring i august 2020. Vurderingen til kommunedirektøren i Trondheim var da at en bør gå for å alternativ 1, som tilsvarer bruk av dagens vegtrasé. Ved bruk av dagens vegtrase, vurderte kommunedirektøren det som viktig å legge til rette/regulere for 3 felt, og bygge kollektivfelt inn mot belastede kryss der kollektiv kan hindres i køsituasjoner i rush. Det ble videre ansett som mulig å legge til rette for gjennomgående kollektivfelt i begge retninger, men ble vurdert å være unødvendig her, med forutsetning at en greier å løse flaskehalsen med kollektivfelt og sambruk på de delene der det ikke vil være problemer med dette. Kommunedirektørens vurdering ble lagt til grunn i fylkesrådmannens (nå fylkesdirektørens) innstilling, som ble støttet og vedtatt i fylkesutvalget 29.09.2020. Dersom en skal gå for en løsning med 3 og ikke 4 kjørefelt gjennom Nyhavna, er det dermed en forutsetning at man gjennom planarbeidet kan dokumentere at løsningen ikke vil medføre flaskehalsen for metrobus. Ettersom man foreløpig ikke har det nødvendige vurderingsgrunnlaget for å kunne utelukke behov for 4 felt, mener</p>	<p>Bane NOR vurderer det slik at baneprosjektet ikke berører forhold knyttet til kollektivtrasé i nevneverdig grad. Det er gjennomført møter med AtB og Trøndelag fylkeskommune, der det er konkludert med det samme.</p>
--	--	---

	<p>fylkeskommunen det er viktig at reguleringsplaner som berører fremtidig metrobusstrasé planlegges med en byggegrense som ikke begrenser mulighetene for å etablere gode og nødvendige løsninger for metrobuss på sikt. I Bystyrets vedtak fra 16.06.2021, sak 98/21, vedtas det at metrobusstasjonene skal lokaliseres i nærheten av Lademoen stasjon langs Maskinistgata, og den andre i nærheten av krysset mellom Stiklestadveien og Strandveien. Med bakgrunn i nullvekstmålet og byveksttalen, gjennom hensyn knyttet til fremkommelighet for kollektiv, og med bakgrunn i bestemmelse 3.1 i kommunedelplan for Nyhavna, ber fylkeskommunen at det gjennom det videre planarbeidet avsettes tilstrekkelig med areal for fremtidig utvidelse av fylkesvegen, etablering av metrobussholdeplass og løsning for fotgjengere og syklist. Fylkeskommunen ber om å involveres i dialog rundt løsninger som berører fylkesveg, planlagt metrobusstrasé og løsning for fotgjengere og syklist.</p> <p>Det foreslås å benytte sykkelveg med fortau som anleggsadkomst til området. Av hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet til myke trafikanter, er fylkeskommunen svært skeptisk til dette adkomstforslaget. Nyhavna er allerede et stort næringsområde med mange arbeidsplasser, hvor mange går og sykler til og fra jobb. Nevnte sykkelveg med fortau gjennom jernbanekulvert er en av hovedtraseene for myke trafikanter mellom Nyhavna og midtby/østby-området.</p> <p>Fylkeskommunen vurderer det som viktig at sykkelveg med fortau holdes åpen gjennom hele anleggsfasen, og at man ikke legger opp til hendelser med konflikt mellom anleggsmaskiner og myke trafikanter. Aktuelle adkomster til området vil avhenge av anleggets byggestart og varighet. Dersom anleggsarbeidet avsluttes før arbeidene med ny metrobusstrasé gjennom Nyhavna igangsettes, kan det være aktuelt å vurdere anleggsadkomst direkte fra Maskinistgata. Fylkeskommunen ber om å bli involvert i dialog rundt mulige adkomstløsninger.</p> <p>For øvrig minner vi om plan- og bygningslovens §1-1, som sier at estetisk utforming og universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.</p>	<p>Merknaden tas til etterretning. Fylkeskommunen er involvert i planarbeidet.</p> <p>Omfang er avklart og beskrevet i planbeskrivelsen.</p> <p>Merknaden tas til etterretning. Tema må følges opp i videre planlegging av tiltak.</p> <p>Merknaden tas til etterretning. Tema må</p>
--	--	---

	<p>For ordens skyld må vi påpeke at planer som ikke tar hensyn til nasjonale eller regionale interesser kan medføre innsigelse fra fylkeskommunens side. I så tilfelle blir planen behandlet politisk i fylkesutvalget.</p> <p>På vanlig måte er fylkeskommunen til disposisjon for videre utdyping, avklaringer, råd og drøftinger dersom kommunene har behov for dette. Det forutsettes at det legges opp til god samhandling mellom pågående planarbeid på Maskinistgata 2 og Lademoen stasjon.</p>	<p>følges opp i videre planlegging av tiltak.</p>
<p>Trøndelag Brann- og redningstjeneste (TBRT)</p>	<p>I enhver plan- og byggesak må det legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre en effektiv rednings- og slukkeinnsats uansett årstid, senest når hvert område og bygg tas i bruk. Dette gjelder spesielt adkomstveien vår til togsettene på holdeplassene og brannkummer med nødvendig vannkapasitet.</p> <p>Tilstrekkelig slukkevannforsyning og adkomstforhold må sannsynliggjøres tidlig i en prosess, jf. plan- og bygningsloven, plandel § 4-3 Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse og byggesaksdel § 27-1 Vannforsyning. Disse forholdene må være avklart senest i forkant av en byggesøknad ettersom det kan ha betydning for valg av brannteknisk løsning.</p> <p>I tillegg vil vi minne om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Under og etter anleggsperioder skal tilgjengelighet for innsatsmannskaper til bygninger omkring, opprettholdes. Det må også sikres at adkomstveier, oppstillingsplasser, sprinkleranlegg og slukkevannsforsyningen er som forutsatt i disse byggene. Dersom vanntilførselen ikke er tilstrekkelig i perioder, må det etableres kompensierende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet. <p>Viser videre til retningslinjer om Tilrettelegging for rednings- og slukkemannskap i TBRT's kommuner. Disse beskriver blant annet veiens minste kjørebredde, maksimal stigning, minste fri kjørehøyde, svingradius, tyngde og akseltrykk. Det vises også til TEK 17 § 11-17 Tilrettelegging for rednings- og slukkemannskap med veiledning.</p>	<p>Innsillet om tilgjengelighet for brann- og redningstjenesten og slukkevann tas til etterretning og vil bli fulgt opp i planmaterialet. Trøndelag brann og redningstjeneste har vært involvert i arbeidet med en ROS-analyse.</p>

Direktoratet for mineralforvaltning	DMF kan ikke se at den foreslåtte planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. Vi har derfor ingen merknader til varsel om oppstart. Dersom videre behandling av planen viser at noen av våre fagområder blir berørt, ber vi om å få saken oversendt når den blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn.	Merknaden tas til orientering.
Bane NOR	Bane NOR er forslagsstiller og vi har derfor ingen merknader til varsel om planoppstart.	Merknaden tas til orientering.
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.	Innspillet fra NVE tar til etterretning og blir fulgt opp videre i planarbeidet.
Statens vegvesen	<p>Statens vegvesen registrerer at plangrensene for denne planen og planen for Maskinistgata 2 m.m. må samordnes, evt. at planene slås sammen til én plan. Statens vegvesen er glad for at Bane NOR ønsker å bidra til å oppfylle målene i byveksttalen. Vi er derfor positive til planinitiativet. Tidsperspektivet for utbygging er ikke omtalt så vidt vi kan se. Dette bør avklares i samråd med Statens vegvesen slik at framføringen av hovedsykkelruta blir koordinert og samordnet på tvers av prosjektene. Riggområdet ligger litt i sykkelvegtraséen.</p> <p>Den totale trafikksituasjonen kan påvirke løsningene som adkomst til plattform, taxiholdeplasser, annen trafikk etc. De trafikale forhold må få en grundig analyse som redegjør for konsekvensene med eventuelle avbøtende tiltak, jf. vår uttalelse til naboplanen.</p> <p>Dersom det ikke foreligger relevant dokumentasjon når planen skal på høring og offentlig ettersyn, jf. ovennevnte - må Statens vegvesen vurdere innsigelse. Statens vegvesen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>Merknad tas til etterretning. Tema må dessuten følges opp med naboplan.</p> <p>Merknaden tas til orientering.</p>

	uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.	
AtB	<p>AtB betjener i dag holdeplassene Losgata og Dora på Nyhavna. Metrolinje 2 vil på sikt gå over Nyhavna og kjøre Stiklestadveien jf. tidligere utredning av ny rutestruktur og vedtak i Bystyret 16.06.2021 (vedtatt trase over Nyhavna) og det vil etableres nye metrostasjoner langs traseen.</p> <p><u>Universelt utformede kollektivreiser</u> Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. AtB ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Universell utforming handler om at alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå. Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper.</p> <p>Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt utformet. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt.</p> <p>Det er viktig å sikre gode gangforbindelser mellom stasjon for tog og stasjon for MetroBuss (plassering er ikke avklart ennå).</p> <p><u>Anleggsfasen</u> Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>Merknaden tas med inn i planarbeidet. Det etableres universell utformet adkomst til ny plattform via Strandveien. Nærmere beskrivelse framgår av planbeskrivelsen.</p>
Svartlamon bolistiftelse	<p>Svartlamon boligstiftelse har ansvar for å forvalte området i tråd med gjeldende reguleringsplan. Hovedmål i reguleringsplanen omfatter blant annet å sikre området som byøkologisk forsøksområde, å bevare og bygge videre på det eksisterende kulturmiljøet, med særlig vekt på bevaring av områdets egenart som trehusbydel og å basere utviklingen på LA21-prinsipper med stor grad av medvirkning der kompetanse og ressurser i området.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p>

	<p>Forslag til detaljregulering av Lademoen stasjon og brua over Strandveien slik den foreligger innebærer at Strandveien 23 og Gregus gate 10 blir berørt av ombyggingen i ukjent omfang. Begge husene er gamle trehus, som har vært sentrale i utformingen av Svartlamon slik det er i dag. Ved siden av boenheter rommer Strandveien 23 flere lokaler som disponeres av beboerforeningen og brukes til ulike kulturformål. Området spiller en viktig rolle i det å bygge det sosiale felleskapet og representerer arenaer for frivilligheten og lavterskel kulturarrangement som er viktig for bydelen. Utover selve lokalene, tilbyr område rundt plass til felles aktivitet og urban matproduksjon.</p> <p>Våre innspill sikter mot å bevare eksisterende bebyggelse, eller få til gode alternativer. Alternativer burde sikte mot minst mulig inngripende endringer, og ivareta målsettingene om å bevare trehusbebyggelse og muliggjør kulturell og beboerdreven aktivitet. Vi foreslår derfor følgende alternativer, i prioritert rekkefølge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Hvis byggen kan bevares på sine respektive tomter, ønsker vi at de settes i stand etter ombygging slik at de fortsatt kan benyttes til opprinnelig formål 2.) Hvis husene kan bevares på sine respektive tomter, men kan ikke brukes til bolig lengre; så ønsker vi at hus(ene) omreguleres og settes i stand slik at de kan brukes til kulturformål o.l. i sin helhet, som forvaltes av beboerforeningen. For å erstatte tapt boligmasse overlater Bane NOR Boligstiftelsen tomter langs Strandveien bygge nye hus. <ul style="list-style-type: none"> • For at dette skal vær et reelt alternativ, må planen samordnes med planarbeidet for erstatningstomtene på den andre siden av Strandveien, slik at de settes av tomter til nybygging i regi av Svartlamon boligstiftelse. <ol style="list-style-type: none"> 3.) Hvis husene ikke kan stå på sine opprinnelige tomter ønsker vi at trehusdelen flyttes til en plass i umiddelbar nærhet, med mulighet for å bli innbundet bydelen og forbli del av det eksisterende miljøet (gjerne Strandveien). <ul style="list-style-type: none"> • For at flytting av hus skal være et reelt alternativ MÅ planen samordnes med planarbeidet for erstatningstomtene på den andre siden av strandveien. Dersom husene skal 	<p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>Merknaden tas til etterretning. Forhold knyttet til eksisterende bebyggelse følges opp i planen. Formål for areal som ikke avsettes til baneformål skal drøftes med Trondheim kommune, og følges opp med beboerforeningen.</p>
--	--	---

	<p>flyttes må det finnes en tomt å flytte dem til på det tidspunktet da prosjektet skal gjennomføres.</p> <p>Hvis trehusdelen flyttes, ønsker vi at sokkelen i Strandveien 23 kan bevares til kulturformål (slik det er i dag).</p> <p>I tillegg vil Boligstiftelsen gjerne spille inn at fotgjengerundergangen i Gregus- og i Grimskjellsgate burde rustes opp kraftig, i det minste slik at den er utformet i tråd med universell utforming og tek-17.</p>	
Nyhavna utvikling	<p>Området for å etablere ny holdeplass for Lademoen ligger innenfor kommunedelplan Nyhavna og det må forventes at dette planarbeidet gjøres i henhold til de overordnede føringene som er gitt her.</p> <p>Kommunedelplan Nyhavna har som hensikt at enkelttiltak blir sett i sammenheng for et større område, og det er derfor satt krav om utarbeidelse av reguleringsplanarbeid for 10 delområder.</p> <p>Framtidig utvidet stasjonsområde ligger innenfor delområde 2, som i sin helhet er eid av Bane NOR. Samtidig er det varslet oppstart av detaljregulering med konsekvensutredning for Maskinistgata 2, Nyhavna delområde 2, som overlapper planavgrensningen for arbeidet med utvidet holdeplass. Dette er forvirrende og etter Nyhavna Utviklings mening, svært uheldig. I henhold til kommunedelplan Nyhavna, burde det være en samlet plan for delområde 2, som sikrer helheten i tiltakene med ny bebyggelse, gjennomgående gang- og sykkelvegforbindelse, stasjonsutforming og atkomstforhold til denne.</p> <p>Rekkefølgekravene i kommunedelplan Nyhavna er omfattende og fordelt på de ulike delfeltene på en slik måte at alle utbyggingsområdene skal bidra med en helhetlig og kvalitetsmessig attraktiv bydel. Nyhavna Utvikling AS forventer at gjeldende rekkefølgekrav blir ivaretatt i planarbeidet.</p> <p>Spesielt er det viktig å ivareta gjennomgående gang- og sykkelveg fra Strandveien, langs holdeplassområdet, over tunnelåpningen ved RV706 (BR2) og fram til Nidelven. Videre må det sikres en god og universell utformet forbindelse</p>	<p>Merknad tas til etterretning.</p> <p>Merknad tas til orientering. Bane NOR har tett samarbeid med Bane NOR Eiendom AS (Maskinistgata 2) rundt felles grensesnitt. For å være sikre at man klarer å holde fremdriften på etablering av nytt spor og ny holdeplass, gjøres dette gjennom en egen reguleringsplan for Lademoen stoppested.</p> <p>En sentral del av planarbeidet er å avklare disse forholdene, og samtlige føringer i</p>

	<p>fra holdeplassen (perrong på nordsiden) ned til eksisterende gang- og sykkelvegtunnel fra Strandveiparken og videre til framtidig forbindelse over Maskinistgata og nordover langs Kobbegate.</p> <p>Ny hovedgate (HG1) med metrobusstrasé (fylkeskommunen planlegger oppstart reguleringsplan på vegne av Miljøpakken snarlig) må inngå i vurderingene for planarbeidet. Viktige forhold vil være avkjørsel fra denne til stasjonsområdet med parkeringstilbud for forflytningshemmede og andre reisende.</p> <p>Med planlegging av ny bru over Strandveien som en følge av etablering av nytt spor, må bedre forhold for gående og syklende her vurderes i en større utstrekning enn det som er antydning i varselet om oppstart.</p> <p>Det er sikkert flere forhold som kan påpekes og Nyhavna Utvikling AS stiller seg tilgjengelig for å diskutere ulike løsninger i den videre planutformingen. Hovedmålsettingen for dette tiltaket må være at det skapes et attraktivt, trygt og tilgjengelig kollektivknutepunkt som inngår i den transformasjon som skal foregå på Nyhavna i mange år framover.</p> <p>Ser fram til informasjon og dialog om konkrete løsninger som kan bidra til å ivareta Bane NOR sine målsettinger og som også er til det beste for den bydelsutviklingen som vil komme.</p>	<p>kommunedelplanen vil måtte følges opp.</p> <p>Bane NOR har vært i tett dialog med Bane NOR Eiendom og Trondheim kommune angående koblingen til de omkringliggende områdene.</p>
<p>Rebecka Snefugli Sondell</p>	<p>Dette området spiller i dag en viktig rolle i det å bygge det sosiale fellesskapet, og muliggjør ulike aktiviteter på området. De representerer arenaer for frivilligheten som er del av Svartlamons rygggrad. Bokafeen og Infokafeen har et klart ansvar ift. å omsette/bidra til å omsette noen av Svartlamons målsettinger som byøkologiske forsøksområde, noe som også er nedfelt i Statuttene. Samtidig er de viktige arenaer der beboere og grupper på Svartlamon kan åpne seg for omverden, og samarbeide/tilby lokaler også til initiativer "utenfra", slik som folkekjøkken, aktivistgrupper mm. En lang rekke grupper, lag og foreninger benytter kafeen til åpne arrangementer, interne møter og kulturelle happenings, som f.eks konserter.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p>

	<p>Lokalene tilbyr således sårt tiltrengt rom for både etablerte, men kanskje spesielt for initiativer som er mindre satt, i oppstarts- eller utprøvningsfasen eller som tilstreber løse organisasjonsformer.</p> <p>Utover selve lokalene, tilbyr område rundt (grøntstrukturen vis-a-vis strandveien 19/21 samt bakgården til Villbo) plass til felles aktivitet, og rommer idag alt fra konserter til dyrking av mat (både i kasser og gjennom etablering av mer varige hageløsninger).</p> <p>Med utgangspunkt i dette ønsker vi at mest mulig av strukturene bevares, eller erstattes om bevaring ikke er mulig i en form som tilsier at lokalene kan utfylle sine respektive roller.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det bør legges til rette for flytting av hus (og ikke riving) dersom noen av bygningene på Svartlamon er i konflikt med planen. I tillegg til å ivareta de historiske verdiene i bygningsmassen, vil gjenbruk av eksisterende bygninger gir et betydelige lavere klimafotavtrykk enn riving og nybygg (Riksantikvaren og SINTEF har gjort en rapport om dette her: https://www.riksantikvaren.no/sintef-rapport/ <p>For inspirasjon og kunnskap om flytting av gamle hus, se denne brosjyren: https://issuu.com/fragmentoslo/docs/hus_pa_v_ei_-_moving_houses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dette tydeliggjør også behovet for å eventuelt avklare/sette av aktuelle tomter for flytting av hus i senere/andre planprosesser for flytting kan vedtas/iverksettes. Dette må være på plass før flytting skrives inn i planen! <p>For at flytting av hus skal være et reelt alternativ MÅ planen samordnes med planarbeidet for erstatningstomtene på den andre siden av strandveien. Dersom husene skal flyttes må det finnes en tomt å flytte dem til på det tidspunktet da prosjektet skal gjennomføres.</p> <p>ROS-analysen bør utrede og vurdere konsekvensene av en senking av strandveien, med tanke på fremtidig havnivåstigning, stormflo og flom fra overvann. Punktet under broen er allerede et lavpunkt som risikerer å samle opp mye vann. Med økende nedbørsmengder og</p>	<p>Merknad tas til orientering.</p> <p>Merknad tas til orientering.</p> <p>Merknad tas til orientering.</p> <p>Merknad tas til orientering. Det vises til vedlagt tilstandsrapport, KTT-15-A-10137.</p> <p>Merknad tas til orientering. Bane NOR samarbeider med Bane NOR Eiendom AS og Trondheim Kommune med å finne gode løsninger rundt Strandveien 23.</p> <p>Merknad tas til orientering. Dette er områder som inkluderes i prosjekteringsarbeidet.</p>
--	---	--

	<p>hyppigere ekstremvær vil dette kunne gi fler oversvømmelser.</p> <p>Det er ønskelig at planen inneholder illustrasjoner som viser gatesnitt av dagens situasjon og planalternativet hvor Strandveien blir senket. Det bør også lages illustrasjoner som viser utsikt i begge redninger av strandveien fra laveste punkt under den nye broen. Dette vil være viktig for å få en forståelse av hvordan senkingen av veien vil påvirke kringliggende bebyggelse og hvordan det vil oppleves for gående/syklende. Det bør også tydeliggjøres om senkingen av veien vil ha noe innvirkning på stabiliteten og grunnforholdene til de eksisterende bygningene. Planen bør også redegjøre for hvordan adkomst til kringliggende bebyggelse sikres dersom strandveien senkes. Her er det viktig at beboere, organisasjoner og næringsaktører som bruker de nærliggende byggene inkluderes i medvirkningsprosessen.</p> <p>I forbindelse med etablering av ny bro, bør det også vurderes å utbedre infrastrukturen for fotgjengere og syklistene i Strandveien. Fortauet er veldig smalt og lite tilgjengelig og kan ikke brøytes på vinteren under dagens bro.</p> <p>Strandveien skulle egentlig stenges for gjennomkjøring fra 2014. Kan broen bygges slik at den hindrer ferdsel for bil? Vil det endre noe på plassbehovet utover?</p> <p>Etablerings av dobbeltspor vil antageligvis bety at broen må bli bredere enn i dag. Da er det veldig viktig at utformingen av broen/undergangen gjøres med tanke på opplevd trygghet for fotgjengere og syklistene. Den må ikke bli enda en skummel og uoversiktlig undergang (à la den som går under jernbanen i Gregus gate). Dette vil særlig være en utfordring dersom broen utformes som en kulvert (som var et av forslagene). Illustrasjoner av broen/undergangen fra gateplan bør derfor inkluderes i planforslaget. Det bør også redegjøres for tiltak som sikrer opplevd trygghet i gata.</p> <p>Da undergangen/broen over strandveien markerer starten på Svartlamon kunne den med fordel utformes som en portal inn til Svartlamon. Da bør dere involvere de mange kunstnerene på</p>	<p>Merknad tas til orientering. Dette er områder som inkluderes i prosjekteringsarbeidet.</p> <p>Merknad tas til orientering. Dette er områder som inkluderes i prosjekteringsarbeidet.</p> <p>Merknad tas til orientering. Ved prosjektering forholder Bane NOR seg til retningslinjer fra offentlige etater.</p> <p>Merknad tas til orientering.</p> <p>Merknad tas til orientering. Bane NOR forholder seg til gjeldende regler for utvikling av området.</p>
--	--	--

	<p>Svartlamon til å utforme portalen på en måte som representerer Svartlamon.</p> <p>I “Rigg- og anleggsområde 2”, i området mellom trafoen og jernbanen, er det to frukttrær, en bærbusk og et blomsterbed som ønskes bevart. Dette området brukes i dag som “felleshage” for flere i området, og er en viktig sosial møteplass og det er også mye fugleliv her. I området rundt strandveien 30 er det også flere større trær (særlig bjørkene opp mot Statens vegvesen og de større trærne ved parkeringen) som bør bevares.</p> <p>Jmf. gjeldende arealplan er dette området del av grøntstrukturen (strandveiparken). Strandveiparken og tilstøtende grøntstrukturere har tidligere blitt beskrevet som påkrevd “tilgjengelig grøntstruktur” under utbygging av f eks solsiden og den sentrumsnære delen av Strandveien. Å fjerne eller omregulere deler av denne vil derfor medføre behov for å opprette tilsvarende i umiddelbar nærhet, for å ivareta tidligere planprosesser og parken sin rolle i disse.</p> <p>Adkomst til boliger og næring (f.eks. Svartlamon samvirkelag, Banana Moon, og Ivar Matlaus) under anleggsperioden må avklares i planen. Hvordan vil dette sikres dersom strandveien blir stengt/delvis stengt i perioder?</p> <p>Utbygging/omregulering av stasjonsbygget til kafe - hvordan vil dette berøres av den tenkte utbyggingen, særlig med tanke på å få et anleggsområde som nærmeste nabo? Hvordan vil det påvirke kvaliteten av parken?</p> <p>Det bør vurderes tiltak for å redusere støy for beboere i husene inntil anleggsområdet. Vi forventer at det ikke blir arbeid på nattetid, da det er veldig lytt i husene.</p>	<p>Merknad tas til orientering. Området er avsatt som et midlertidig riggområde og vil tilbakeføres hvis det benyttes.</p> <p>Merknad tas til orientering.</p> <p>Merknad tas til orientering.</p> <p>Bane NORs reguleringsplan omfatter ikke Stasjonsbygget.</p> <p>Merknad tas til orientering.</p>
Ivar Matlaus Bokkafe	<p>Dette er en merknad fra Ivar Matlaus Bokkafé på Svartlamon som har lokaler i Strandveien 23 angående reguleringsplanen for Lademoen holdeplass. Vi utbroderer med dette vår rolle, historie og våre behov i forbindelse med prosessen. Under det, tre punkter:</p> <p>1. Bevaring av den historiske verdien i lokalene og fasaden på Strandveien 23.</p>	<p>Merknadene tas til orientering. Bane NOR samarbeider med Bane NOR Eiendom AS og Trondheim Kommune med å finne gode løsninger rundt Strandveien 23. Bane NOR har forståelse for de utfordringene som ligger i området både rundt</p>

	<p>2. Behov for erstatningslokaler som sørger for at bokkaféen kan opprettholde normal aktivitet under hele plan- og bygningsperioden.</p> <p>3. At detaljene om erstatningslokaler, betaling for flytting av bygg og bevaring av bygningsmasse avklares FØR ny reguleringsplan kan vedtas. Prosessen rundt erstatningstomt er en sentral del av denne planen og de kan ikke håndteres separat.</p> <p>Vi må ha en forsikring om at Ivar Matlaus Bokkafé vil kunne opprettholde aktivitet gjennom hele perioden der arbeider foregår, enten i lokalene i Strandveien 23 eller i erstatningslokaler i området.</p> <p>Ivar Matlaus bokkafé har en lang historie, etter oppstart på UFFA flyttet bokkaféen til lokalene i Strandveien 23 under Svartlamon konflikten, for å støtte kampen om området. Bokkaféen ble da en svært viktig arena i organiseringen for bevaring av området og var et av stedene der møter ble holdt. Bokkaféen var også da det aktivistiske og politiske senteret og hadde også i denne perioden eget mediekollektiv som dokumenterte de historiske øyeblikkene mens de foregikk. Fortsatt er bokkafeen viktig for beboere på Svartlamon og fungerer som et av samlingspunktene i lokalmiljøet og forbi.</p> <p>Bokkaféen og Infokaféen spiller en viktig rolle i å opprettholde det aktivistiske og unikt kulturelle ved Svartlamon. Bokkaféen og Infokaféen er dypt integrert som deler av Svartlamons strukturer, med fastsatte avtaler om gratis strøm og leie som betingelser for vår drift. Lokalene er en viktig del av det byøkologiske forsøksområdet, som en ikke-kommersiell samlingsarena til bruk både for beboere på Svartlamon og for resten av byen. Vi styrker grasrotengasjement, fungerer som sosialt lim, motvirker utenforkap og integrerer. Per 2022 er bokkafeen en viktig og integrert del av det aktivistiske og det alternative kulturelle livet i Trondheim. Bokkaféen har i dag en rekkevidde langt utover Svartlamon. En lang rekke grupper, lag og foreninger benytter kaféen til åpne arrangementer, interne møter og kulturelle happenings, som f.eks. konserter. Her er både aktører med relativt satt struktur, men ikke minst er det et rom for grupper med mindre</p>	<p>opprettholdelse av kulturaktiviteter, samt bevaring av bygg.</p>
--	--	---

fast struktur og individer med kreative ideer til å få et rom til utfoldelse. Aktiviteten på bokkafeen har de siste årene ført til ringvirkninger langt utenfor kaféen og miljøet direkte knyttet til Svartlamon.

Bokkaféen er en viktig arena for foredrag og aktivisme. Ikke minst i forbindelse med kriser og større markeringer. Bare de siste årene har det vært foredrag om tema som: Kurdistan/Syria, klimakatastrofen, kvinners plass innen filosofi, satire i gresk drama, homoerotika, urfolksrettigheter, 22. juli og farene ved høyreekstremisme, trans, alternativ økonomi og filosofi. Bokkaféen gir en arena der også mindre etablerte stemmer kan bli hørt og hvor terskelen og kjendisfaktoren er lavere enn på de ledende arenaene for samfunnsdebatt. I dette spørsmålet er det helt sentralt at bokkaféen etter avtale med Svartlamon ikke betaler husleie men er fritt disponible lokaler. Dette gjør at stemmer og grupper som ikke har enkel innpass andre steder, får drive med aktivitet. Det er et sted der det går an å prøve seg frem å gjøre ting uten erfaring eller penger. Det er også en plass der ulike grupper møter hverandre og hvor personer kommer i kontakt. Gjør-det-selv-konseptet gjør at dette er et sted som genererer og skaper rom for ny kultur og nye uttrykk.

Konserter og forestillinger, bokkaféen er en viktig arena der unge og mer erfarne artister kan presenterer sine kunstneriske arbeider. Flere band og enkelt kunstnere har hatt sin debut på bokkaféen og miljøet rundt er viktig for utviklingen av nye uttrykk og aktivistisk motivert kunst og kultur. En lang rekke sjangere har vært og er representert fra pop til metal og rap. Bokkaféen har et tett samarbeid med UFFA. Flere zine-er og aviser, blant dem Bråkmakern, har sitt opphav i miljøet rundt bokkafeen. Siden sommeren 2020 har den alternative ikke-kommersielle pride-festivalen Skeive opprørsdager benyttet kaféen i forbindelse med sine arrangementer og bokkaféen er fast tilholdsted for Skeiv anarkistisk kafé.

Bokkaféen er også en arena for bøker og alternativ musikk. Bøker, nye og gamle, er tilgjengelige og musikk og innspillinger på plate fra band og artister som få andre fører er del av

det en kan finne på bokkaféen. Tilgangen til ny og eldre politisk og filosofisk litteratur er sammen med det kulturelle og aktivistiske, en del av kjernen i bokkaféen. Bokkaféen skiller seg her fra andre antikvariat og bokhandlere ved å kunne tilby primært politisk og frihetlig litteratur og bøker fra forfattere med mindre kommersielt nedslag. For lokale forfattere og skribenter innen både prosa og poesi er kaféen viktig.

Som bokkafé, selger vi både nye og gamle bøker, men ikke alt vi besitter er til salgs. Vi driver også med arkivering av aktivisme og motkultur og vi har en stor samling av bøker og fanziner som dekker mye av den aktivistiske historien i Trondheim og Skandinavia fra 70-tallet til i dag, og vi driver også med aktiv dokumentasjon av aktivisme i samtiden. Vårt behov for lokaler inkluderer da rom til å oppbevare store samlinger av bøker, enkelte med høy antikvarisk verdi, og et arkiv av fanziner. Lokalene brukes også som kafé, møtelokale, til foredrag og til konserter. Det er altså en variert bruk som kombinerer ulike behov. Bokkaféen er også del av et internasjonalt nettverk av bokkaféer og må sees i sammenheng av denne bredere bevegelsen.

Dette er noen av de som de siste årene har benyttet bokkaféen, i tillegg kommer aktivitet i egen regi og aktivister direkte knyttet til kafeen:

- Skeivt opprør Trondheim (skeivt grassrotnettverk)
- Solidaritet med Kurdistan
- Kurdiske aktivister i Trondheim i forbindelse med krigen i Syria
- LAG - Latin-Amerikagruppene i Trondheim
- XR Trondheim
- Fri Trøndelag - til møter
- FTR Trøndelag - til møter
- PKI - Pasientorganisasjonen for kjønnsinkongruens
- Trondheim Pride (del av sideprogram)
- Skeiv anarkistisk kafé - lavterskel trygg møteplass for skeive i Trondheim - fast 2-3 ganger i måneden
- Trondheim unge anarkister (løst aktivist nettverk)
- Urokråka teaterkompani
- Fargemarka boligprosjekt
- ATTAC

- Bråkmakern (mediekollektiv, utgir papiravis, podkaster m.m.)
- Aktivistgruppa på Svartlamon
- Reduser husleia Trondheim
- Sambattac (sambaband i nettverket Rhythms of Resistance)
- Chilenerne i Trondheim - I forbindelse med protestene i Chile
- PolyNorge
- Norsk målungdom
- Feministgruppa på Svartlamon
- Solidaritet med Repparfjorden
- Støtte for Ukraina (beboerinitiativ)

Hva ønsker vi?

At bokkaféen og lokalene bevares som en unik arena for aktivitet, slik det fungerer i dag. Inkludert bevaring – i den grad det er mulig – av kaféens ikoniske eksteriør og interiør, som bærer vitne av 25 år med aktivisme i samme lokaler. Gitt at lokalene ikke kan bevares, er det ønske om lokaler av minst tilsvarende størrelse til ny bokkafe, drevet etter samme prinsipper, lokalisert på Svartlamon. Detaljer om mulighet for bevaring eller erstatning må avklares før videre planarbeid. Behov for erstatningslokaler på eller ved Svartlamon i en evt. byggeperiode, enten kafélokalene bevares eller erstattes med nye permanente lokaler. Det er to ting vi ønsker beskyttet i denne prosessen, det er en levemåte, en særegen kulturell verdi i hvordan bokkafeen drives og rollen den har også er det verdiene i selve bygningsmassen.

Lokalene bokkaféen besitter har en helt særegen historisk verdi. Både fasaden på bokkafeen med det ikoniske maleriet av kunstneren som gikk under navnet Rez eller Rezolution, som var del av miljøet og malte fasaden på tidlig 2000 tallet. Maleriet er et av de mest ikoniske eksemplene på gatekunst på Svartlamon, og i Trondheim for øvrig, og er sterkt knyttet opp mot områdets identitet og historie. Også interiøret har sitt særpreg og sine historiske røtter, lokalene bærer preg og minne av aktiviteten som har foregått her og alle de som har vært med å forme det. Det er et helt unikt lokale med et unikt uttrykk, som likevel også knytter stedet til en tid og et miljø, en del av en historisk bevegelse med et eget estetisk særpreg. Lokalene er skapt gjennom dugnad og egeninnsats, dette er en del av

	<p>uttrykket og av kulturen og filosofien bak bokkaféen. Aktiviteten vi gjør og lokalene vi besitter er som så noe som henger sammen, og ikke enkelt kan separeres fra hverandre. Vi ønsker at bygningsmassen, veggmalerier og fasaden til disse kjellerlokalene skal bevares, enten gjennom videre bruk eller som historiske merkesteder. Vi noterer at hvordan dette gjøres er noe som må tas stilling til før en reguleringsplan kan vedtas.</p>	
Idar Støwer	<p>Som tidligere prosjektleder for reguleringsplanen for Svartlamoen. vil jeg bemerke at gjeldende plan ble utarbeid i nært samarbeid med den gang Jernbaneverket. Utformingen av planen tar hensyn til og legger til rette for nytt dobbelspor. Inngrep i bebyggelsen på Svartlamoen skulle derfor være helt unødvendig.</p>	<p>Merknad tas til orientering. Bane NOR har ved prosjektering av nytt spor forholdt seg til dagens regelverk med de sikkerhetskrav som disse stiller.</p>
Guro Sletnes	<p>Jeg har vanskeligheter med å se at det virkelig skal være nødvendig å rive verneverdige hus og ødelegge bakgårder og natur. Hva er tenkt rundt den nesten nye plattformen på Lademoen som er der allerede, kan ikke den utvides eller bygges om mer i den retningen der det ikke er hverken hus eller trær i veien? Det er jo mye luft og rom rundt den så det er vanskelig p se at det skal måtte gjøres sånn som det er skissert. Og sporet, må det nye sporet ligge inntil det gamle? Må dobbeltspor bety at de skal ligge tett i tett eller kan man tenke alternativt? Hva med å få med flere om dette er ment å være et løft for kollektivtrafikk og for miljø? Kan et nytt spor gå ned fra stasjonen der det allerede ligger et spor som går langs strandveien mot lade. Kanskje inn i fjellet under ladehammeren, eller under området der det allerede rives industri og bygges nytt, og så bort til der det kan koble så på det andre sporet uten store ødeleggelse. Er muligheten for en annen type løsning en gang utredet? En der man unngår gamle fine hus og store trær? Om ikke det er gjort, ordentlig, tenker jeg at det må gjøres.</p> <p>Kjapt forslag bare, men det finnes mange muligheter. Tenk for et løft for kollektivtrafikken med for eksempel en undergrunnsstasjon et passende sted på lade, kanskje i nærheten av city lade ikke er så dumt.</p>	<p>Merknadene tas til orientering. Bane NOR har ved prosjektering av nytt spor forholdt seg til dagens regelverk med de sikkerhetskrav som disse stiller. Den nye plattformen vil anlegges på andre siden av sporet fra den eksisterende og ikke berøre bebyggelsen. Men etablering av nytt spor som er grunnlaget for å kunne oppnå økt trafikk vil berøre bebyggelsen. Bane NOR forholder seg til de areal som er avsatt til jernbaneformål når planer utarbeides. Bane NOR har i sitt oppdrag for staten et mål om å bygge mest mulig jernbane for pengene og utnytte skattebetalernes penger på en samfunnsøkonomisk måte. Samtidig søker Bane NOR å bygge bærekraftige løsninger som gjør minst mulig inngripende i omgivelsene. I forbindelse med planarbeidet har det vårt vurdert ulike løsninger.</p>

	<p>Man kan tenke at strandveien 23 bare er et hus, i ganske dårlig forfatning, med lite verdi for andre enn de som bor der, men det er det virkelig ikke. Det er et helt unikt hus, med mange overraskende kriker og kroker, og med en stor mengde historie knyttet til bygget og bruken av dette og bakgården. Både de øvre etasjene og kjelleretasjen med bokkafeen. Som en del av fasadene langs strandveien, som sett fra Nyhavna, er det også viktig. Rekken med fasader som utgjør Svartlamon bryter opp i alt det andre monotone rundt oss og gir en følelse av hvordan byen en gang så ut og hva som tidligere er gått tapt. Vi har et felles ansvar for å ta vare på det lille vi har igjen. Jernbanen må slutte å spise av disse gamle arbeiderboligene på et tidspunkt, og det tidspunktet burde ha vært forbi for lenge siden.</p> <p>Bakgårdene som bare er blitt vurdert vinterstid er verdt et besøk om sommeren. Sommerstid er det noe ganske annet, og så nært byen hvor det er lite grønt ligger en stor del av de største trærne tett på toglinje, det blir en katastrofe å legge opp til felling av disse, noe jeg ser for meg at kommer med neste steg i planen. Store trær er enormt viktig for insekter, fugler, skygge og temperatur på bakken i tillegg til menneskene som ferdes nær dem. Et tre skaper veldig mye mer grøntareal enn det opptar kvadratmeter på bakken. Om det virkelig skal presses inn et spor ved det eksisterende sporet vil vi miste veldig mange trær og stå igjen med veldig få. Dette er ikke med i den nåværende planen men vi må jo tenke helhetlig når et så stort skritt skal tas og veien videre bli bestemt i samme slengen.</p> <p>Det er så mye mer som skulle vært sagt og antagelig burde jeg også ha skrevet mer og bedre, men hele situasjonen er såpass overveldende og viktig at dette er det jeg får til. Lykke til videre med arbeidet, jeg håper virkelig at det ikke tas lett på det å ødelegge bomiljø i prosessen.</p>	<p>Når det gjelder konkrete trær innenfor tiltaket vil disse bli berørt under bygging, både langs Strandveien i forbindelse med justering av veg og etablering av kulvert og trær på Mekonomen-tomta i forbindelse med nytt spor, plattform og uu-adkomst. I forbindelse med byggeplan vil de vurderes tiltak evt. flytting for noen av de berørte trærne. Det er noen platanlønn i området disse er en fremmed art. Nærmere om dette framgår i naturmangfold-rapporten.</p> <p>For vurdering av Strandveien 23 se nærmere omtale i planbeskrivelsen med tilhørende vedlegg.</p>
Dino Hauge Saur	<p>Antar at flere bygninger på Svartlamon må rives. Strandveien 23 er veldig viktig for Svartlamon og hele Trondheim. For det første så må da den fantastiske bokkafeen «Ivar Matlaus» rives ned. Som er det eneste fullt trygge plassen for skeive og transpersoner/ikke-binære i hele Trondheim,</p>	<p>Merknadene tas til orientering. Bane NOR samarbeider med Bane NOR Eiendom AS og Trondheim Kommune med å finne gode løsninger</p>

	<p>om ikke hele Midt-Norge. Bli den tatt bort fra de som drar dit så har de ikke plass å henge å finne på ting samt som de kan føle seg 100% trygg. For det andre så har Svartlamon mistet så mye og det fortjener virkelig ikke Svartlamon!! Det er den eneste plassen i hele Trondheim med så mye kultur, og den kulturen trenger vi! For det tredje så må da også villbo rives og infokafeen må rives.</p>	<p>rundt Strandveien 23. Bane NOR har forståelse for de utfordringene som ligger i området både rundt opprettholdelse av kulturaktiviteter, samt bevaring av bygg.</p>
Audun Bartnes	<p>Området berørt av reguleringsplanen for Lademoen holdeplass er et særskilt område for det unike kulturelle uttrykket ved Svartlamoen. En egenartet bydel som har mye byhistorisk verdi samt samtidsverdien det har for det levende kulturelle uttrykket og samspillet oss mennesker imellom.</p> <p>Vennligst ta dette med i utviklingen av Lademoen holdeplass slik at den kulturelle verdien av området for samtiden får bli med inn i fremtiden og ikke fordrevet til en byhistorisk fotnote.</p> <p>Dette innebærer grøntområdet og aktiviteten som foregår i byggmassen som blir berørt av utbyggingen. Håper dere oppsøker og inngår dialog med områdets beboere og brukere slik at det samtidskulturelle uttrykket blir tatt vare på.</p>	<p>Merknadene tas til orientering. Bane NOR samarbeider med Bane NOR Eiendom AS og Trondheim Kommune med å finne gode løsninger rundt Strandveien 23. Bane NOR har forståelse for de utfordringene som ligger i området både rundt opprettholdelse av kulturaktiviteter, samt bevaring av bygg.</p>

Vedlegg: Alle innspill

- 1.Statsforvalteren i Trøndelag
- 2.Trøndelag fylkeskommune
- 3.Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS
- 4.Direktoratet for mineralforvaltning
- 5.Bane NOR
- 6.Norges vassdrags- og energidirektorat
- 7.Statens Vegvesen
- 8.AtB
- 9.Svartlamon boligstiftelse
- 10.Nyhavna Utvikling
- 11.Rebecka Snefugli Sondell
- 12.Ivar Matlaus Bokkafe
- 13.Idar Støwer
- 14.Guro Sletnes
- 15.Dino Hauge Saur
- 16.Audun Bartnes



Rambøll Norge AS

Saksbehandler, innvalgstelefon

Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid - reguleringsplan for Lademoen holdeplass - Trondheim kommune

Statsforvalteren har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Klima og miljø

Dette er et samfunnsnyttig tiltak som er med å oppfylle målet i byvekstavtalen om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

I planarbeidet er det viktig med attraktive og trygge løsninger for gående og syklende, inkludert sykkelparkering. Klimatilpasning, herunder overvannshåndtering må utredes. Utslippsfri anleggsfase, og energibruk og materialvalg må vurderes. Forbindelse mellom tog og buss må beskrives og eventuelle nye løsninger for planområdet må utredes og vises. Vi viser til statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, samt statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal, og transportplanlegging.

Støy

Vi minner om at retningslinje T-1442 nylig er oppdatert, og viser til kapittel 5 om planlegging av støyende anlegg og virksomhet. Planarbeidet må inneholde en støyvurdering med framskrivning av trafikk og, om nødvendig, støydempende tiltak som viser at det oppnås tilfredsstillende støynivå i henhold til T-1442/2021 tabell 2 og kvalitetskriteriene i kapittel 1.2.

Planbestemmelsene må ivareta kvalitetskriteriene i tråd med punkt 5.3.3 i T-1442/2021.

Med bakgrunn i at det skal gis et bedre togtilbud med økt frekvens på togavganger på hele linjen mellom Melhus og Steinkjer, bør det også gjennomføres en støyutredning for hele traseen.

Bygge og anleggsfasen

Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Vi ber om at grenseverdier og avbøtende tiltak, som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-



1442/2021, legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Det kan med fordel konkretiseres hvordan trafikkavvikling og bygge- og anleggsvirksomheten skal gjennomføres.

Fremmede arter

I naturbase er det registrert fremmede arter innenfor tenkt planområde. Vi ber om at det utarbeides en handlingsplan med tiltak for bekjempelse av fremmede arter. Dette bør også komme frem av planens bestemmelser.

Naturmangfold

Eksisterende grønnstruktur bør opprettholdes eller erstattes. Innenfor tenkt planområde er det i naturbase registrert fuglearter som står på norsk rødliste. Vi minner om at alle offentlige beslutninger som berører naturmangfold må vurderes etter Naturmangfoldlovens §§ 8-12.

Forurenset grunn

Deler av tenkt planområde har forurenset grunn. Dersom det skal utføres tiltak i forurenset grunn må det gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen, og krav om tiltaksplan eller avbøtende tiltak følges opp i planbestemmelser.

Helse og omsorg og Barn og unge

Referatet fra oppstartsmøtet tar opp det viktigste for folkehelse og barn og unge. I høringsforslaget vil vi være opptatt av ferdselslinjer for myke trafikanter, inkludert koordinering mot hovedsykkelruten, samt universell utforming og muligheten for sammenheng i reisekjeder.

Bygge og anleggsfasen kan bli krevende, noe som også tas opp fra kommunen. Bestemmelsene bør stille krav om en plan for gjennomføringen, inkl. ivaretagelse av støy, luftkvalitet, trafikksikkerhet, fremkommelighet (UU), og minst mulig berøring av de nære arealer.

Samfunnssikkerhet

Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen. Det er viktig at kommunen er bevisst sitt ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne analysen (jf. sivilbeskyttelsesloven § 14 2.ledd, forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3, og plan og bygningsloven § 4-3).

Kommunens oppgave er blant annet å

- følge opp intensjonen med en ROS-analyse, som er å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke
- sørge for at ROS-analysen gjøres tidlig i planarbeid og senest skisseres etter oppstartsmøte (positivt om det lages et utkast til ROS som sendes på høring sammen med oppstartsvarslet, for å kunne gi hensiktsmessige tilbakemeldinger tidlig i planprosessen)
- ha klare forventninger og krav til utreder av en plansak om tema, metodikk og utforming av en ROS-analyse, og hvilke kvalitetskrav som forventes (kvalitetskrav kommunen kan sette, er foreslått i veileder fra DSB om samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2017).)
- sørge for at avdekket risiko skal møtes med tiltak som sikres i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter

Som et minimum bør ROS-analyser i plansaker

- være utarbeidet med bakgrunn i DSBs veileder fra **2017** (se også liste over mulige kilder i vedlegg 5)



- inneholde en analyse med beskrivelser og ikke en ren sjekklister med kryss under «ja» eller «nei»
- inneholde en kildeliste til analysen
- ha kommunens helhetlige ROS-analyse, fylkesROS, arealplanens ROS-analyse, andre tilstøtende områders ROS-analyser og kommunens beredskapsplanverk som en naturlig del av kildegrunnlaget i tillegg til NVE og NGU med flere
- ha en vurdering av et endret klima. Ekstremvær, som styrtregn og vind vurderes, og overvannshåndtering løses i plansaken

Statsforvalteren vurderer innsigelse (JF. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når

- det kun er en sjekklister med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunngis eller vises til kilde
- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert
- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser

det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering.

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarslet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og PDF-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no

Med hilsen

Elisabeth Varsi Stubbrud (e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent



Saksbehandlere:

Klima og miljø: Kjersti Dalen Stæhli – 73 19 92 18

Samfunnssikkerhet: Knut Bakstad – 74 16 83 37

Oppvekst og Velferd, Helse og omsorg: Frode Engtrø – 73 19 93 18

Kopi til:

Trøndelag fylkeskommune	Fylkets hus, Postboks 2560	7735	STEINKJER
Trondheim kommune	Postboks 2300 Torgarden	7004	TRONDHEIM

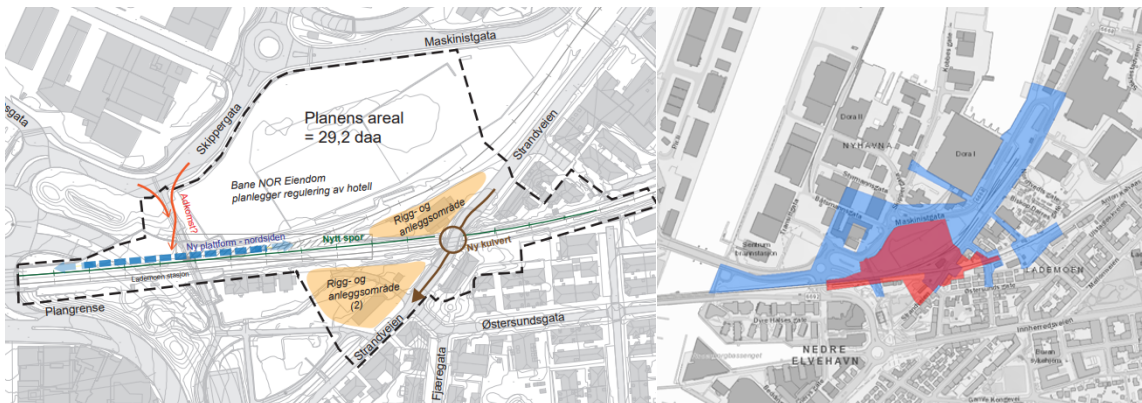
RAMBØLL NORGE AS
Postboks 427 Skøyen
0213 OSLO

Vår dato: 18.03.2022 **Vår referanse:** 202211049-2 **Vår saksbehandler:**
Deres dato: 18.02.2022 **Deres referanse:** Siri Hollup Broholm Siv Minna Aastorp

Fylkeskommunens uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsplan for Lademoen holdeplass, Trondheim kommune.

Viser til oversendelse 18.02.2022. Kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen er et tiltak knyttet opp mot oppfølging av byvekstavtalen. Det vil være ulike tiltak som er aktuelle, bl.a. stasjonstiltak, kryssningsspor, dobbeltfunksjonalitet og hastighetsøkende tiltak. Bakgrunnen for en relativt omfattende planavgrensning er behov for å sikre atkomst, midlertidig anlegg og rigg, samt arealer for midlertidig omlegging av dagens trafikk.

Bane NOR Eiendom har igangsatt planoppstart av Maskinistgt 2 som omfatter hoveddelen av arealer for planarbeidet på Lademoen stasjon. Det er viktig at planarbeidene og anleggsarbeidene koordineres med hensyn til å ivareta gode forbindelseslinjer og grøntarealer, uterom i og nær planområdet. Deler av riggområdet synes å berøre uterom og sykkeltraser. Det bør søkes å begrense inngripen i størst mulig grad. God og tydelig skilting av avgrensningen på riggområdene er viktig for å unngå konflikter.



Figur 1. Oversikt over overlappende reguleringsplaner.

Eldre tids kulturminner

Det kan være et potensial for uregistrerte automatisk fredete kulturminner i deler av planområdet som ligger i gammel strandsone. Det kan derfor bli aktuelt med en arkeologisk registreringsundersøkelse innenfor utvalgte deler av planområdet. Da planen delvis overlapper med planområde for Maskinistgata 2 ønsker vi å se de to planene i sammenheng og vurdere behovet for eventuelle undersøkelser samlet.

Nyere tids kulturminner

Innenfor varslede plangrense er det flere verneregulerte bygg, både selve tidligere stasjonsbygget, Strandveien 23 og Jernbanegata 10. Strandveien 23 og Jernbanegata 10 tilhører Svartlamon kulturmiljø, vernet både ved bestemmelser i egen plan og ved hensynssone 12.4 ved KPA. Kulturmiljøet kan bli berørt av de varslede tiltakene, direkte ved anleggsarbeid og omlegging av spor eller indirekte ved at boforhold forverres ved økt frekvens og det dermed følgende rystelser og støypåvirkning. Eventuelle sikringstiltak for kulturmiljøene både under anleggsperioden og ved drift bør kartlegges og sikres i planen.

Hensynssoner og bestemmelser for bevaring stadfestet ved gjeldende planer bør videreføres i ny plan for Lademoen holdeplass.

Fylkesveg og kollektiv

Metrobusstrasé

Planen avgrenses mot Maskinistgata og Skippergata i nord og nordvest. Fylkesutvalget 2019-2023 vedtok 29.09.2020 forslag om ny metrobusstrasé over Nyhavna langs dagens veitrasé. I vedtaket forutsettes det at det blir lagt til rette for kollektivfelt, prioritering av kollektivtrafikk i kryss og at kollektivtiltakene kommer tidlig i utbyggingen av Nyhavna, og at det i det videre arbeidet må vurderes om Nidelv bru kan bli ren kollektivgate. Bystyret vedtok i sitt møte 16.06.21 i sak 98/21 at Metrobusstraséen over Nyhavna skal følge Båtsmannsgata, Maskinistgata, Strandveien og Stiklestadveien.

Gjennom §3.1 i bestemmelsene i kommunedelplan for Nyhavna settes det som krav at detaljreguleringsplan for hovedgate og kollektivtrasé skal legges til grunn for forslag til reguleringsplan for delområde 1, 2, 3, 5, 7, 8 og 9. Reguleringsplan for Lademoen stasjon kommer innenfor delområde 1, 2 og 8.



Figur 2. Planområdet for Lademoen stasjon kommer innenfor delområde 1, 2 og 8.

Detaljreguleringsplan for metrobusstrasé (omtalt som kollektivtrasé i kommunedelplanen) er ikke vedtatt, og varslet planoppstart av Lademoen stasjon er dermed i strid med bestemmelse 3.1 i kommunedelplanen. Fylkeskommunen har imidlertid, ved siden av vårt ansvar for kollektivtrafikken, en rolle som samfunnsutvikler. Det er derfor av stor interesse for oss å opprettholde et godt samarbeid med Bane NOR og forslagsstiller i dette prosjektet, med mål å komme frem til omforente løsninger.

Med hensyn til fremtidig metrobusstrasé kan det ikke legges opp til aktiviteter eller konstruksjoner som vil komme i konflikt med arealbehovet ved nødvendig utvidelse av vegen og etablering av metrobussholdeplasser.

Valg av metrobusstrasé var på høring i august 2020. Vurderingen til kommunedirektøren i Trondheim var da at en bør gå for å alternativ 1, som tilsvarer bruk av dagens vegtrasé. Ved bruk av dagens vegtrase, vurderte kommunedirektøren det som viktig å legge til rette/regulere for 3 felt, og bygge kollektivfelt inn mot belastede kryss der kollektiv kan hindres i køsituasjoner i rush. Det ble videre ansett som mulig å legge til rette for gjennomgående kollektivfelt i begge retninger, men ble vurdert å være unødvendig her, med forutsetning at en greier å løse flaskehalsen med kollektivfelt og sambruk på de delene der det ikke vil være problemer med dette. Kommunedirektørens vurdering ble lagt til grunn i fylkesrådmannens (nå fylkesdirektørens) innstilling, som ble støttet og vedtatt i fylkesutvalget 29.09.2020.

Dersom en skal gå for en løsning med 3 og ikke 4 kjørefelt gjennom Nyhavna, er det dermed en forutsetning at man gjennom planarbeidet kan dokumentere at løsningen ikke vil medføre flaskehalsen for metrobuss. Etersom man foreløpig ikke har det nødvendige vurderingsgrunnlaget for å kunne utelukke behov for 4 felt, mener fylkeskommunen det er viktig at reguleringsplaner som berører fremtidig metrobusstrasé planlegges med en byggegrense som ikke begrenser mulighetene for å etablere gode og nødvendige løsninger for metrobuss på sikt.

I Bystyrets vedtak fra 16.06.2021, sak 98/21, vedtas det at metrobusstasjonene skal lokaliseres i nærheten av Lademoen stasjon langs Maskinistgata, og den andre i nærheten av krysset mellom Stiklestadveien og Strandveien.

Med bakgrunn i nullvekstmålet og byveksttalen, gjennom hensyn knyttet til fremkommelighet for kollektiv, og med bakgrunn i bestemmelse 3.1 i kommunedelplan for Nyhavna, ber fylkeskommunen at det gjennom det videre planarbeidet avsettes tilstrekkelig med areal for fremtidig utvidelse av fylkesvegen, etablering av metrobussholdeplass og løsning for fotgjengere og syklister.

Fylkeskommunen ber om å involveres i dialog rundt løsninger som berører fylkesveg, planlagt metrobusstrasé og løsning for fotgjengere og syklister.

Anleggsadkomst

Det foreslås å benytte sykkelveg med fortau som anleggsadkomst til området. Av hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet til myke trafikanter, er fylkeskommunen svært skeptisk til dette adkomstforslaget. Nyhavna er allerede et stort næringsområde med mange arbeidsplasser, hvor mange går og sykler til og fra jobb. Nevnte sykkelveg med fortau gjennom jernbanekulvert er en av hovedtraseene for myke trafikanter mellom Nyhavna og midtby/østby-området.



Figur 3. Adkomst fra Skippergata og sykkelveg med fortau gjennom jernbanekulvert.

Fylkeskommunen vurderer det som viktig at sykkelveg med fortau holdes åpen gjennom hele anleggsfasen, og at man ikke legger opp til hendelser med konflikt mellom anleggsmaskiner og myke trafikanter.

Aktuelle adkomster til området vil avhenge av anleggets byggestart og varighet. Dersom anleggsarbeidet avsluttes før arbeidene med ny metrobusstrasé gjennom Nyhavna igangsettes, kan det være aktuelt å vurdere anleggsadkomst direkte fra Maskinistgata. Fylkeskommunen ber om å bli involvert i dialog rundt mulige adkomstløsninger.

Oppsummering

For øvrig minner vi om plan- og bygningslovens §1-1, som sier at estetisk utforming og universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.

For ordens skyld må vi påpeke at planer som ikke tar hensyn til nasjonale eller regionale interesser kan medføre innsigelse fra fylkeskommunens side. I så tilfelle blir planen behandlet politisk i fylkesutvalget.

På vanlig måte er fylkeskommunen til disposisjon for videre utdyping, avklaringer, råd og drøftinger dersom kommunene har behov for dette.

Det forutsettes at det legges opp til god samhandling mellom pågående planarbeid på Maskinistgata 2 og Lademoen stasjon.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
seksjonsleder

Siv Minna Aastorp
seniorrådgiver

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Saksbehandlere:

Vann og miljø: Ina Catharina Storrønning

Veg: Victoria Thorgersen, Signhild Johanne Volden

Eldre tids kulturminnevern: Knut Harald Stomsvik

Nyere tids kulturminnevern: Heike Schmidtko, Monica Anette Rusten

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG

STATENS VEGVESEN REGION MIDT MOLDE KONTORSTED



Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS

Rambøll Norge AS
Postboks 9420 Torgarden
7493 Trondheim

Vår saksbehandler
Joar Ølmheim

Vår ref.
22/2879-2 (7167/22)
oppgis ved alle henvendelser.

Deres ref.
Erik Ditlefsen

Dato
02.03.2022

Oppstart av planarbeid - Reguleringsplan for Lademoen holdeplass - Høringsuttalelse

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser til ovennevnte sak.

Hensikten med planen er kapasitets økende tiltak ved Lademoen holdeplass. Kapasiteten skal økes fra ett til to regiontog hver vei i timen mellom Melhus – Trondheim – Steinkjer. Dette betyr bygging av dobbeltspor på Lademoen holdeplass. Det er planlagt å utvide holdeplassen med etablering av ny plattform for sørgående tog utvidelse til to spor på deler av strekningen vestover fra holdeplassen. Det planlegges ingen ny bebyggelse.

Vi vil kommentere følgende:

I enhver plan- og byggesak må det legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre en effektiv rednings- og slokkeinnsats uansett årstid, senest når hvert område og bygg tas i bruk. Dette gjelder spesielt adkomstveien vår til togsettene på holdeplassene og brannkummer med nødvendig vannkapasitet.

Tilstrekkelig slokkevannforsyning og adkomstforhold må sannsynliggjøres tidlig i en prosess, jf. plan- og bygningsloven, plandel § 4-3 *Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse* og byggesaksdel § 27-1 *Vannforsyning*. Disse forholdene må være avklart senest i forkant av en byggesøknad ettersom det kan ha betydning for valg av brannteknisk løsning.

I tillegg vil vi minne om:

- Under og etter anleggsperioder skal tilgjengelighet for innsatsmannskaper til bygninger omkring, opprettholdes. Det må også sikres at adkomstveier, oppstillingsplasser, sprinkleranlegg og slokkevannsforsyningen er som forutsatt i disse byggene. Dersom vanntilførselen ikke er tilstrekkelig i perioder, må det etableres kompenserende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser videre til retningslinjer om *Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i TBRT's kommuner*. Disse beskriver blant annet veiens minste kjørebredde, maksimal stigning, minste fri kjørehøyde, svingradius, tyngde og akseltrykk. Det vises også til TEK 17 § 11-17 *Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap* med veiledning.

Postadresse:
Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS
Sluppenvegen 18
7037 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Sluppenvegen 18

Telefon:
+47 72547600

Organisasjonsnummer:
NO 992 047 364

E-postadresse: postmottak@tbrt.no
Internettadresse: www.tbrt.no

Med hilsen
TRØNDELAG BRANN- OG REDNINGSTJENESTE IKS

Hilde Sivertsen
avdelingsingeniør

Joar Ølmheim
brannmester

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Kopi:

Erik Ditlefsen, Rambøll, e-post:

erik.ditlefsen@ramboll.no

Trondheim kommune, Byplankontoret, e-post: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Siri Hollup Broholm, Bane NOR, e-post:

siri.hollup.broholm@banenor.no



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Rambøll Norge AS Trondheim
Kobbegate 2, Postboks 9420 Torgarden
7493 TRONDHEIM

Dato: 02.03.2022
Vår ref: 22/00523-2
Deres ref: Erik Ditlefsen

Uttalelse uten merknad til varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan for Lademoen holdeplass i Trondheim kommune

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 16. februar 2022.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Om planen

Hensikten med planen er å utvide holdeplassen på Lademoen gjennom etablering av en ny plattform for sørgående tog og en utvidelse til to spor mot vest. Planen skal også romme adkomster til plattformene og midlertidige områder for anleggs-gjennomføringen.

Kommunen har vurdert at planen ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredninger.

Uttalelse uten merknad fra DMF

DMF kan ikke se at den foreslåtte planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. Vi har derfor ingen merknader til varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan for Lademoen holdeplass i Trondheim kommune.

Dersom videre behandling av planen viser at noen av våre fagområder blir berørt, ber vi om å få saken oversendt når den blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.



Vennlig hilsen

Lars Libach
seniorrådgiver

Arita Eline Stene
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Arita Eline Stene

Mottakere:

Rambøll Norge AS Trondheim	Kobbegate 2, Postboks 9420	7493 TRONDHEIM
	Torgarden	
Bane NOR SF	Postboks 4350	2308 HAMAR

RAMBØLL NORGE AS
Postboks 427 Skøyen
0213 OSLO

Dato: 17.02.2022
Saksref: 202202047-2
Deres ref.:
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Hilde Marie Prestvik
Telefon:
Mobil:
E-post: hilde.marie.prestvik@banenor.no

Trondheim kommune - Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Lademoen holdeplass - Bane NORs tilbakemelding

Vi viser til deres brev av 16. 02.

Bane NOR er forslagsstiller og vi har derfor ingen merknader til varsel om planoppstart.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Bane, Drift og Teknologi

Hilde Marie Prestvik
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:
RAMBØLL NORGE AS
Kopi:
Trondheim kommune Byplankontoret

Rambøll

7493 TRONDHEIM

Vår dato: 08.03.2022

Vår ref.: 202204185-2 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.:

Kontakt: awi@nve.no

NVEs generelle innspill - Varsel om oppstart - Reguleringsplan for Lademoen holdeplass - Trondheim kommune, Trøndelag

Vi viser til varsel om oppstart datert 17.02.2022. Planen omhandler kapasitetsøkende tiltak ved Lademoen stasjon. Tiltaket er et av flere tiltak som skal gjennomføres på togstrekningen Støren – Steinkjer de kommende årene.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

NVEs generelle veiledning

NVEs [kartbaserte veileder for reguleringsplan](#) er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.



Vi anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>.

På NVEs internettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på [NVEs kartløsninger](#).

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#).

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
seksjonssjef

Åse Sofie Winther
seniorrådgiver

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner

Mottakerliste:

Rambøll

Kopimottakerliste:

BANE NOR SF





Statens vegvesen

RAMBØLL NORGE AS
Postboks 427 Skøyen

0213 OSLO

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan-Kristian Janson / 90412554

Vår referanse:
22/34676-2

Deres referanse:

Vår dato:
07.03.2022

Riksveg 706, fylkesvegene 6668 og 6692 i Trondheim kommune – Uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsplan – Lademoen holdeplass

Viser til deres varsel om oppstart av 16.02.2022.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringar blir ivarettatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport.

Saksopplysninger

Hensikten med planarbeidet er å øke kapasiteten for togtrafikken som et resultat av byvekst-avtalen. Dobbeltspor vil bli ett av flere tiltak. Området er primært Lademoen holdeplass, men strekker seg også bl.a. inn på den søndre delen av Nyhavna hvor det tidligere var bobilparkering. Planarbeidet må sees i sammenheng med oppstart av planarbeid for Maskinistgata 2 m.m.

Uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsplan

Statens vegvesen registrerer at plangrensene for denne planen og planen for Maskinistgata 2 m.m. må samordnes, evt. at planene slås sammen til én plan.

Statens vegvesen er glad for at Bane NOR ønsker å bidra til å oppfylle målene i byvekst-avtalen. Vi er derfor positive til planinitiativet. Tidsperspektivet for utbygging er ikke omtalt så vidt vi kan se. Dette bør avklares i samråd med Statens vegvesen slik at framføringen av hovedsykkelruta blir koordinert og samordnet på tvers av prosjektene. Riggområdet ligger litt i sykkelvegtraséen. Den totale trafikksituasjonen kan påvirke løsningene som adkomst til plattform, taxi-holdeplasser, annen trafikk etc. De trafikale forhold må få en grundig analyse som redegjør for konsekvensene med eventuelle avbøtende tiltak, jf. vår uttalelse til naboplanen.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Prinsensgate 1
7013 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Dersom det ikke foreligger relevant dokumentasjon når planen skal på høring og offentlig ettersyn, jf. ovennevnte – må Statens vegvesen vurdere innsigelse.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

Transportforvaltning midt 1

Med hilsen

Helge Stabursvik
seksjonsleder

Jan-Kristian Janson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG, Postboks 2600, 7734 STEINKJER

TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE, Fylkets hus Postboks 2560, 7735 STEINKJER



Rambøll Norge AS
Postboks 9420 Sluppen
7493 Trondheim

Vår saksbehandler
Malin Grendal

Vår referanse
22/00017-21
Deres referanse
Reguleringsplan for Lademoen
holdeplass

Vår dato
14.03.2022
Deres dato

Innspill til varsel om oppstart av detaljert reguleringsplan, Lademoen stasjon - Rambøll

Bakgrunn

AtB har mottatt varsel om oppstart av planarbeid. Hensikten med planarbeidet er å etablere en ekstra plattform for sørgående tog og dobbeltsporfunksjonalitet på Lademoen stasjon. Dette vil tilrettelegge for realisering av to tog i timen i tråd med gjeldende Byvekstavtale for Trondheimsområdet.

Rutetilbud

AtB betjener i dag holdeplassene Losgata og Dora på Nyhavna. Metrolinje 2 vil på sikt gå over Nyhavna og kjøre Stiklestadveien jf. tidligere utredning av ny rutestruktur og vedtak i Bystyret 16.06.2021 (vedtatt trase over Nyhavna) og det vil etableres nye metrostasjoner langs traseen.

Universelt utformede kollektivreiser

Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Universell utforming handler om at alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå. Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelseshemming, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid.

Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt utformet. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt.

Det er viktig å sikre gode gangforbindelser mellom stasjon for tog og stasjon for MetroBuss (plassering er ikke avklart ennå).

AtB AS

Post- og besøksadresse: Prinsensgate 39, 7011 Trondheim
Fakturaadresse: AtB AS 880013 c/o Visma Services Norge AS, Postboks 1560, 7435 Trondheim
Telefon: 478 02 820 – Epost: atb@atb.no – www.atb.no
Org. nr.: 994686011

Anleggsfasen

Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Med vennlig hilsen

Malin Grendal
Arealplanlegger
Seksjon areal, materiell og infrastruktur

Morten Berntsen
Seksjonsleder

Dette brevet er elektronisk signert.

Liste over mottakere:
Rambøll Norge AS

Liste over kopimottakere:
Trøndelag Fylkeskommune
Trøndelag Fylkeskommune

INNSPILL TIL DETALJREGULERING LADEMOEN STASJON/ JERNBANEBRO OVER STRANDVEIEN

Av: Svartlamon boligstiftelsen

Trondheim, 14. mars 2022

Merknad til planarbeid

Svartlamon boligstiftelse har ansvar for å forvalte området i tråd med gjeldende reguleringsplan. Hovedmål i reguleringsplanen omfatter blant annet å sikre området som byøkologisk forsøksområde, å bevare og bygge videre på det eksisterende kulturmiljøet, med særlig vekt på bevaring av områdets egenart som trehusbydel og å basere utviklingen på LA21-prinsipper med stor grad av medvirkning der kompetanse og ressurser i området.

Forslag til detaljregulering av Lademoen stasjon og brua over Strandveien slik den foreligger innebærer at Strandveien 23 og Gregus gate 10 blir berørt av ombyggingen i ukjent omfang.

Begge husene er gamle trehus, som har vært sentrale i utformingen av Svartlamon slik det er i dag. Ved siden av boenheter rommer Strandveien 23 flere lokaler som disponeres av beboerforeningen og brukes til ulike kulturformål. Området spiller en viktig rolle i det å bygge det sosiale felleskapet og representerer arenaer for frivilligheten og lavterskel kulturarrangement som er viktig for bydelen. Utover selve lokalene, tilbyr område rundt plass til felles aktivitet og urban matproduksjon.

Våre innspill sikter mot å bevare eksisterende bebyggelse, eller få til gode alternativer. Alternativer burde sikte mot minst mulig inngripende endringer, og ivareta målsettingene om å bevare trehusbebyggelse og muliggjør kulturell og beboerdreven aktivitet. Vi foreslår derfor følgende alternativer, i prioritert rekkefølge:

1.) Hvis byggen kan bevares på sine respektive tomter, ønsker vi at de settes i stand etter ombygging slik at de fortsatt kan benyttes til opprinnelig formål

2.) Hvis husene kan bevares på sine respektive tomter, men kan ikke brukes til bolig lengre; så ønsker vi at hus(ene) omreguleres og settes i stand slik at de kan brukes til kulturformål o.l. i sin helhet, som forvaltes av beboerforeningen. For å erstatte tapt boligmasse overlater BaneNord Boligstiftelsen tomter langs Strandveien bygge nye hus.

- For at dette skal være et reelt alternativ, må planen samordnes med planarbeidet for erstatningstomtene på den andre siden av strandveien, slik at de settes av tomter til nybygging i regi av Svartlamon boligstiftelse.

3.) Hvis husene ikke kan stå på sine opprinnelige tomter ønsker vi at trehusdelen flyttes til en plass i umiddelbar nærhet, med mulighet for å bli innbundet bydelen og forbli del av det eksisterende miljøet (gjerne Strandveien).

- For at flytting av hus skal være et reelt alternativ MÅ planen samordnes med planarbeidet for erstatningstomtene på den andre siden av strandveien. Dersom husene skal flyttes må det finnes en tomt å flytte dem til på det tidspunktet da prosjektet skal gjennomføres.

4.) Hvis trehusdelen flyttes, ønsker vi at sokkelen i Strandveien 23 kan bevares til kulturformål (slik det er i dag).

I tillegg vil Boligstiftelsen gjerne spille inn at fotgjengerundergangen i Gregus- og i Grimskjellsgate burde rustes opp kraftig, i det minste slik at den er utformet i tråd med universell utforming og tek-17.

Med vennlig hilsen

Styret i Svartlamon boligstiftelse

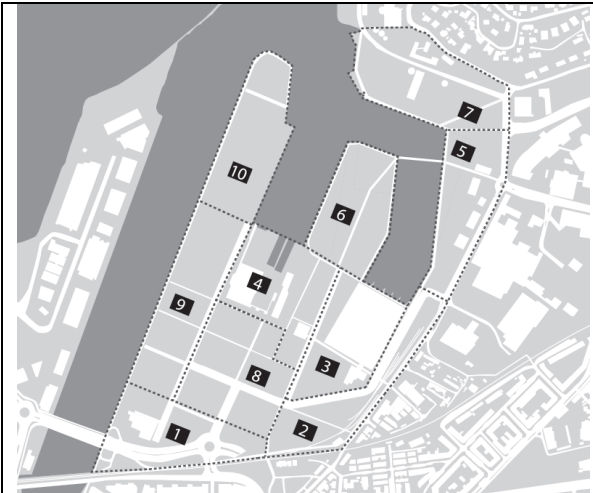
INNSPILL TIL VARSEL OM OPPSTART PLANARBEID FOR LADEMOEN HOLDEPLOSS

Nyhavna Utvikling AS eies av Trondheim kommune med 67% og Trondheim Havn med 33%. Selskapets virksomhet skal fullt ut baseres på forretningsmessige prinsipper, med særlig fokus på lønnsomhet på kort og lang sikt og bærekraftig byutvikling gjennom at kvalitet, klimavennlige løsninger og helhet sikres bedre enn slik det er pålagt gjennom plan- og bygningsloven.

Nyhavna Utvikling AS er stiftet med det formål å utvikle og gradvis legge til rette for en utbygging av tidligere havneeiendommer i Trondheim Kommune. Dette gjelder blant annet store deler av eiendommene innenfor kommunedelplan Nyhavna (2016).

Området for å etablere ny holdeplass for Lademoen ligger også innenfor kommunedelplan Nyhavna og det må forventes at dette planarbeidet gjøres i henhold til de overordnede føringene som er gitt her.

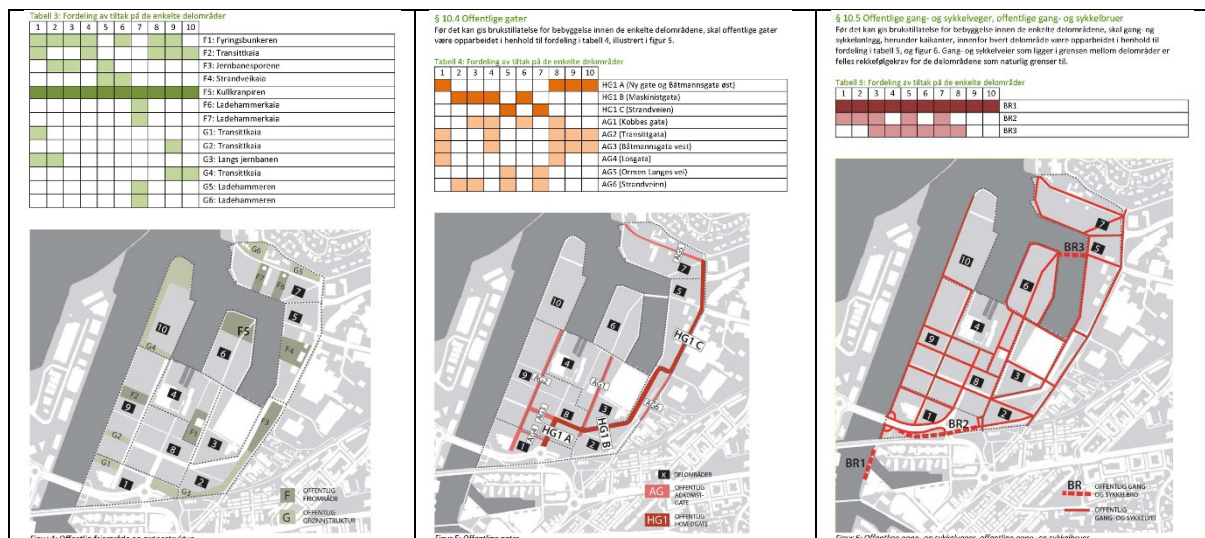
Kommunedelplan Nyhavna har som hensikt at enkelttiltak blir sett i sammenheng for et større område, og det er derfor satt krav om utarbeidelse av reguleringsplanarbeid for 10 delområder.

	<p>Kommunedelplan Nyhavna Bestemmelser og retningslinjer Godkjent i bystyret 16.6.2016</p> <p><i>§ 2 Plankrav</i> <i>Tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1 kan bare settes i gang når arealet inngår i detaljreguleringsplan som er i tråd med kommunedelplanen. Det skal utarbeides en samlet reguleringsplan for hvert av delområdene 1-10. Delområdene er vist i figur 1.</i></p>
--	--

Framtidig utvidet stasjonsområde ligger innenfor delområde 2, som i sin helhet er eid av Bane NOR. Samtidig er det varslet oppstart av detaljregulering med konsekvensutredning for Maskinistgata 2, Nyhavna delområde 2, som overlapper planavgrensningen for arbeidet med utvidet holdeplass. Dette er forvirrende og etter Nyhavna Utviklings mening, svært uheldig. I henhold til kommunedelplan Nyhavna, burde det være en samlet plan for delområde 2, som sikrer helheten i tiltakene med ny bebyggelse, gjennomgående gang- og sykkelvegforbindelse, stasjonsutforming og atkomstforhold til denne.

Rekkefølgekravene i kommunedelplan Nyhavna er omfattende og fordelt på de ulike delfeltene på en slik måte at alle utbyggingsområdene skal bidra med en helhetlig og kvalitetsmessig attraktiv bydel.

Nyhavna Utvikling AS forventer at gjeldende rekkefølgekrav blir ivaretatt i planarbeidet.



Spesielt er det viktig å ivareta gjennomgående gang- og sykkelveg fra Strandveien, langs holdeplassområdet, over tunnelåpningen ved RV706 (BR2) og fram til Nidelven. Videre må det sikres en god og universell utformet forbindelse fra holdeplassen (perrong på nordsiden) ned til eksisterende gang- og sykkelvegtunnel fra Strandveiparken og videre til framtidig forbindelse over Maskinistgata og nordover langs Kobbegate.

Ny hovedgate (HG1) med metrobusstrasé (fylkeskommunen planlegger oppstart reguleringsplan på vegne av Miljøpakken snarlig) må inngå i vurderingene for planarbeidet. Viktige forhold vil være avkjørsel fra denne til stasjonsområdet med parkeringstilbud for forflytningshemmede og andre reisende.

Med planlegging av ny bru over Strandveien som en følge av etablering av nytt spor, må bedre forhold for gående og syklende her vurderes i en større utstrekning enn det som er antydning i varselet om oppstart.

Det er sikkert flere forhold som kan påpekes og Nyhavna Utvikling AS stiller seg tilgjengelig for å diskutere ulike løsninger i den videre planutforming. Hovedmålsettingen for dette tiltaket må være at det skapes et attraktivt, trygt og tilgjengelig kollektivknutepunkt som inngår i den transformasjon som skal foregå på Nyhavna i mange år framover.

Nyhavna Utvikling AS ønsker lykke til med det videre planarbeidet og ser fram til informasjon og dialog om konkrete løsninger som kan bidra til å ivareta Ban NOR sine målsettinger og som også er til det beste for den bydelsutviklingen som vil komme.

Mvh

Vegard Nymo Tyldum
Daglig leder Nyhavna Utvikling AS

Erik Ditlefsen

From: Rebecka S <r.snefugllisonnell@gmail.com>
Sent: mandag 14. mars 2022 08:34
To: Erik Ditlefsen
Subject: Reguleringsplan for Lademoen holdeplass

Det er ikke ofte du mottar e-post fra r.snefugllisonnell@gmail.com. [Les hvorfor dette er viktig.](#)

Hei,

Her kommer noen innspill til reguleringsplan for Lademoen holdeplass:

Dette området spiller idag en viktig rolle i det å bygge det sosiale felleskapet, og muliggjør ulike aktiviteter på området. De representerer arenaer for frivilligheten som er del av Svartlamons ryggrad. Bokafeen og Infokafeen har et klart ansvar ift å omsette/bidra til å omsette noen av Svartlamons målsettinger som byøkologiske forsøksområde, noe som også er nedfelt i Statuttene. Samtidig er de viktige arenaer der beboere og grupper på Svartlamon kan åpne seg for omverden, og samarbeide/tilby lokaler også til initiativer "utenfra", slik som folkekjøkken, aktivistgrupper mm. En lang rekke grupper, lag og foreninger benytter kafeen til åpne arrangementer, interne møter og kulturelle happenings, som f.eks konserter.

Lokalene tilbyr således sårt tiltrengt rom for både etablerte, men kanskje spesielt for initiativer som er mindre satt, i oppstarts- eller utprøvningsfasen eller som tilstreber løse organisasjonsformer.

Utover selve lokalene, tilbyr område rundt (grøntstrukturen vis-a-vis strandveien 19/21 samt bakgården til Villbo) plass til felles aktivitet, og rommer idag alt fra konserter til dyrking av mat (både i kasser og gjennom etablering av mer varige hageløsninger).

Med utgangspunkt i dette ønsker vi at mest mulig av strukturene bevares, eller erstattes om bevaring ikke er mulig i en form som tilsier at lokalene kan utfylle sine respektive roller.

-
-
- Det bør legges til rette for flytting av hus (og ikke riving) dersom noen av bygningene på Svartlamon
- er i konflikt med planen. I tillegg til å ivareta de historiske verdiene i bygningsmassen, vil gjenbruk av eksisterende bygninger gir et betydelige lavere klimafotavtrykk enn riving og nybygg (Riksantikvaren og SINTEF har gjort en rapport om dette her:
- <https://www.riksantikvaren.no/sintef-rapport/>).
- For innspirasjon og kunnskap om flytting av gamle hus, se denne brosjyren:
- https://issuu.com/fragmentoslo/docs/hus_pa_vei_-_moving_houses
- -
 -
 - Dette tydeliggjør også behovet for å eventuelt avklare/sette av aktuelle tomter for flytting av
 - hus i senere/andre planprosesser for flytting kan vedtas/iverksettes. Dette må være på plass før flytting skrives inn i planen!
 -
-

-
- For at flytting av hus skal være et reelt alternativ MÅ planen samordnes med planarbeidet for erstatningstomtene
- på den andre siden av strandveien. Dersom husene skal flyttes må det finnes en tomt å flytte dem til på det tidspunktet da prosjektet skal gjennomføres.
-
-
-
- ROS-analysen bør utrede og vurdere konsekvensene av en senking av strandveien, med tanke på fremtidig
- havnivåstigning, stormflo og flom fra overvann. Punktet under broen er allerede et lavpunkt som risikerer å samle opp mye vann. Med økende nedbørsmengder og hyppigere ekstremvær vil dette kunne gi fler oversvømmelser.
-
-
-
- Det er ønskelig at planen inneholder illustrasjoner som viser gatesnitt av dagens situasjon og
- planalternativet hvor strandveien blir senket. Det bør også lages illustrasjoner som viser utsikt i begge retninger av strandveien fra laveste punkt under den nye broen. Dette vil være viktig for å få en forståelse av hvordan senkingen av veien vil påvirke
- kringliggende bebyggelse og hvordan det vil oppleves for gående/syklende. Det bør også tydeliggjøres om senkingen av veien vil ha noe innvirkning på stabiliteten og grunnforholdene til de eksisterende bygningene. Planen bør også redegjøre for hvordan adkomst
- til kringliggende bebyggelse sikres dersom strandveien senkes. Her er det viktig at beboere, organisasjoner og næringsaktører som bruker de nærliggende byggene inkluderes i medvirkningsprosessen.
-
-
-
- I forbindelse med etablering av ny bro, bør det også vurderes å utbedre infrastrukturen for fotgjengere
- og syklistene i Strandveien. Fortauet er veldig smalt og lite tilgjengelig og kan ikke brøytes på vinteren under dagens bro.
-
-
-
- Strandveien skulle egentlig stenges for gjennomkjøring fra 2014. Kan broen bygges slik at den hindrer
- ferdseil for bil? Vil det endre noe på plassbehovet utover?
-
-
-
- Etablerings av dobbeltspor vil antageligvis bety at broen må bli bredere enn i dag. Da er det veldig

- viktig at utformingen av broen/undergangen gjøres med tanke på opplevd trygghet for fotgjengere og syklister. Den må ikke bli enda en skummel og uoversiktlig undergang (à la den som går under jernbanen i Gregus gate). Dette vil særlig være en utfordring dersom
- broen utformes som en kulvert (som var et av forslagene). Illustrasjoner av broen/undergangen fra gateplan bør derfor inkluderes i planforslaget. Det bør også redegjøres for tiltak som sikrer opplevd trygghet i gata.
-
- Da undergangen/broen over strandveien markerer starten på Svartlamon kunne den med fordel utformes som en portal inn til Svartlamon. Da bør dere involvere de mange kunstnerene på Svartlamon til å utforme portalen på en måte som representerer Svartlamon.
-
-
- I "Rigg- og anleggsområde 2", i området mellom trafoen og jernbanen, er det to frukttrær, en bærbusk
- og et blomsterbed som ønskes bevart. Dette området brukes i dag som "felleshage" for flere i området, og er en viktig sosial møteplass og det er også mye fugleliv her. I området rundt strandveien 30 er det også flere større trær (særlig bjørkene opp mot Statens
- vegvesen og de større trærne ved parkeringen) som bør bevares.
- -
 -
 - Jmf. gjeldende arealplan er dette området del av grøntstrukturen (strandveiparken). Strandveiparken
 - og tilstøtende grøntstrukturere har tidligere blitt beskrevet som påkrevd "tilgjengelig grøntstruktur" under utbygging av f eks solsiden og den sentrumsnære delen av Strandveien. Å fjerne eller omregulere deler av denne vil derfor medføre behov for å opprette
 - tilsvarende i umiddelbar nærhet, for å ivareta tidligere planprosesser og parken sin rolle i disse.
 -
-
-
- Adkomst til boliger og næring (f.eks. Svartlamon samvirkelag, Banana Moon, og Ivar Matlaus) under
- anleggsperioden må avklares i planen. Hvordan vil dette sikres dersom strandveien blir stengt/delvis stengt i perioder?
-
-
-
- Utbygging/omregulering av stasjonsbygget til kafe - hvordan vil dette berøres av den tenkte utbyggingen,
- særlig med tanke på å få et anleggsområde som nærmeste nabo? Hvordan vil det påvirke kvaliteten av parken?
-
- Det bør vurderes tiltak for å reduserer støy for beboere i husene inntil anleggsområdet. Vi forventer at det ikke blir arbeid på nattetid, da det er veldig lytt i husene.

Mvh,
Rebecka Snefugli Sondell
Beboer i strandveien 19

Kommentar/merknad til «Reguleringsplan for Lademoen holdeplass»

Dette er en merknad fra Ivar Matlaus Bokkafé på Svartlamon som har lokaler i Strandveien 23 angående reguleringsplanen for Lademoen holdeplass. Vi utbroderer med dette vår rolle, historie og våre behov i forbindelse med prosessen. Under det, tre punkter:

1. Bevaring av den historiske verdien i lokalene og fasaden på Strandveien 23.
2. Behov for erstatningslokaler som sørger for at bokkaféen kan opprettholde normal aktivitet under hele plan- og bygningsperioden.
3. At detaljene om erstatningslokaler, betaling for flytting av bygg og bevaring av bygningsmasse avklares FØR ny reguleringsplan kan vedtas. Prosessen rundt erstatningstomt er en sentral del av denne planen og de kan ikke håndteres separat.

Vi må ha en forsikring om at Ivar Matlaus Bokkafé vil kunne opprettholde aktivitet gjennom hele perioden der arbeider foregår, enten i lokalene i Strandveien 23 eller i erstatningslokaler i området.

Ivar Matlaus bokkafé har en lang historie, etter oppstart på UFFA flyttet bokkaféen til lokalene i Strandveien 23 under Svartlamon konflikten, for å støtte kampen om området. Bokkaféen ble da en svært viktig arena i organiseringen for bevaring av området og var et av stedene der møter ble holdt. Bokkaféen var også da det aktivistiske og politiske senteret og hadde også i denne perioden eget mediekollektiv som dokumenterte de historiske øyeblikkene mens de foregikk. Fortsatt er bokkaféen viktig for beboere på Svartlamon og fungerer som et av samlingspunktene i lokalmiljøet og forbi.

Bokkaféen og Infokaféen spiller en viktig rolle i å opprettholde det aktivistiske og unikt kulturelle ved Svartlamon. Bokkaféen og Infokaféen er dypt integrert som deler av Svartlamons strukturer, med fastsatte avtaler om gratis strøm og leie som betingelser for vår drift. Lokalene er en viktig del av det byøkologiske forsøksområdet, som en ikke-kommersiell samlingsarena til bruk både for beboere på Svartlamon og for resten av byen. Vi styrker grasrotengasjement, fungerer som sosialt lim, motvirker utenforskap og integrerer.

Per 2022 er bokkaféen en viktig og integrert del av det aktivistiske og det alternative kulturelle livet i Trondheim. Bokkaféen har i dag en rekkevidde langt utover Svartlamon. En lang rekke grupper, lag og foreninger benytter kaféen til åpne arrangementer, interne møter og kulturelle happenings, som f.eks. konserter. Her er både aktører med relativt satt struktur, men ikke minst er det et rom for grupper med mindre fast struktur og individer med kreative ideer til å få et rom til utfoldelse. Aktiviteten på bokkaféen har de siste årene ført til ringvirkninger langt utenfor kaféen og miljøet direkte knyttet til Svartlamon.

Bokkaféen er en viktig arena for foredrag og aktivisme. Ikke minst i forbindelse med kriser og større markeringer. Bare de siste årene har det vært foredrag om tema som: Kurdistan/Syria, klimakatastrofen, kvinners plass innen filosofi, satire i gresk drama, homoerotika, urfolksrettigheter, 22. juli og farene ved høyreekstremisme, trans, alternativ økonomi og filosofi. Bokkaféen gir en arena der også mindre etablerte stemmer kan bli hørt og hvor terskelen og kjendisfaktoren er lavere enn på de ledende arenaene for samfunnsdebatt. I dette spørsmålet er det helt sentralt at bokkaféen etter avtale med Svartlamon ikke betaler husleie men er fritt disponible lokaler. Dette gjør at stemmer og grupper som ikke har enkel innpass andre steder, får drive med aktivitet. Det er et sted der det går an å prøve seg frem å gjøre ting uten erfaring eller penger. Det er også en plass der ulike grupper møter hverandre og hvor personer kommer i kontakt. Gjør-det-selv-konseptet gjør at dette er et sted som genererer og skaper rom for ny kultur og nye uttrykk.

Konserter og forestillinger, bokkaféen er en viktig arena der unge og mer erfarne artister kan presenterer sine kunstneriske arbeider. Flere band og enkelt kunstnere har hatt sin debut på bokkaféen og miljøet rundt er viktig for utviklingen av nye uttrykk og aktivistisk motivert kunst og kultur. En lang rekke sjangere har vært og er representert fra pop til metal og rap. Bokkaféen har et tett samarbeid med UFFA. Flere zine-er og aviser, blant dem *Bråkmakern*, har sitt opphav i miljøet rundt bokkaféen. Siden sommeren 2020 har den alternative ikke-kommersielle pride-festivalen *Skeive opprørsdager* benyttet kaféen i forbindelse med sine arrangementer og bokkaféen er fast tilholdsted for *Skeiv anarkistisk kafé*.

Bokkaféen er også en arena for bøker og alternativ musikk. Bøker, nye og gamle, er tilgjengelige og musikk og innspillinger på plate fra band og artister som få andre fører er del av det en kan finne på bokkaféen. Tilgangen til ny og eldre politisk og filosofisk litteratur er sammen med det kulturelle og aktivistiske, en del av kjernen i bokkaféen. Bokkaféen skiller seg her fra andre antikvariat og bokhandlere ved å kunne tilby primært politisk og frihetlig litteratur og bøker fra forfattere med mindre kommersielt nedslag. For lokale forfattere og skribenter innen både prosa og poesi er kaféen viktig.

Som bokkafé, selger vi både nye og gamle bøker, men ikke alt vi besitter er til salgs. Vi driver også med arkivering av aktivisme og motkultur og vi har en stor samling av bøker og fanziner som dekker mye av den aktivistiske historien i Trondheim og Skandinavia fra 70-tallet til i dag, og vi driver også med aktiv dokumentasjon av aktivisme i samtiden. Vårt behov for lokaler inkluderer da rom til å oppbevare store samlinger av bøker, enkelte med høy antikvarisk verdi, og et arkiv av fanziner. Lokalene brukes også som kafé, møtelokale, til foredrag og til konserter. Det er altså en variert bruk som kombinerer ulike behov. Bokkaféen er også del av et internasjonalt nettverk av bokkaféer og må sees i sammenheng av denne bredere bevegelsen.

Dette er noen av de som de siste årene har benyttet bokkaféen, i tillegg kommer aktivitet i egen regi og aktivister direkte knyttet til kafeen:

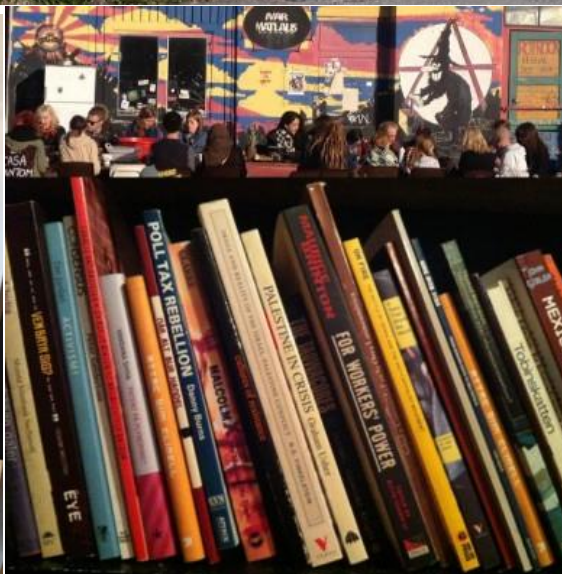
- - Skeivt opprør Trondheim (skeivt grassrotnettverk)
 - Solidaritet med Kurdistan
 - Kurdiske aktivister i Trondheim i forbindelse med krigen i Syria
 - LAG - Latin-Amerikagruppene i Trondheim
 - XR Trondheim
 - Fri Trøndelag - til møter
 - FTR Trøndelag - til møter
 - PKI - Pasientorganisasjonen for kjønnsinkongruens
 - Trondheim Pride (del av sideprogram)
 - Skeiv anarkistisk kafé - lavterskel trygg møteplass for skeive i Trondheim - fast 2-3 ganger i måneden
 - Trondheim unge anarkister (løst aktivist nettverk)
 - Uokråka teaterkompani
 - Fargemarka boligprosjekt
 - ATTAC
 - Bråkmakern (mediekollektiv, utgir papiravis, podkaster m.m.)
 - Aktivistgruppa på Svartlamon
 - Reduser husleia Trondheim
 - Sambattac (sambaband i nettverket *Rhythms of Resistance*)
 - Chilenere i Trondheim - I forbindelse med protestene i Chile
 - PolyNorge
 - Norsk målungdom
 - Feministgruppa på Svartlamon
 - Solidaritet med Repparfjorden
 - Støtte for Ukraina (beboerinitiativ)
-

Hva ønsker vi?

At bokkaféen og lokalene bevares som en unik arena for aktivitet, slik det fungerer i dag. Inkludert bevaring – i den grad det er mulig – av kaféens ikoniske eksteriør og interiør, som bærer vitne av 25 år med aktivisme i samme lokaler. Gitt at lokalene ikke kan bevares, er det ønske om lokaler av minst tilsvarende størrelse til ny bokkafé, drevet etter samme prinsipper, lokalisert på Svartlamon. Detaljer om mulighet for bevaring eller erstatning må avklares før videre planarbeid. Behov for erstatningslokaler på eller ved Svartlamon i en evt. byggeperiode, enten kafélokalene bevares eller erstattes med nye permanente lokaler. Det er to ting vi ønsker beskyttet i denne prosessen, det er en levemåte, en særegen kulturell verdi i hvordan bokkaféen drives og rollen den har også er det verdien i selve bygningsmassen.

Lokalene bokkaféen besitter har en helt særegen historisk verdi. Både fasaden på bokkaféen med det ikoniske maleriet av kunstneren som gikk under navnet Rez eller Rezolution, som var del av miljøet og malte fasaden på tidlig 2000 tallet. Maleriet er et av de mest ikoniske eksemplene på gatekunst på Svartlamon, og i Trondheim for øvrig, og er sterkt knyttet opp mot området identitet og historie. Også interiøret har sitt

særpreg og sine historiske røtter, lokalene bærer preg og minne av aktiviteten som har foregått her og alle de som har vært med å forme det. Det er et helt unikt lokale med et unikt uttrykk, som likevel også knytter stedet til en tid og et miljø, en del av en historisk bevegelse med et eget estetisk særpreg. Lokalene er skapt gjennom dugnad og egeninnsats, dette er en del av uttrykket og av kulturen og filosofien bak bokkaféen. Aktiviteten vi gjør og lokalene vi besitter er som så noe som henger sammen, og ikke enkelt kan separeres fra hverandre. Vi ønsker at bygningsmassen, veggmalerier og fasaden til disse kjellerlokalene skal bevares, enten gjennom videre bruk eller som historiske merkesteder. Vi noterer at hvordan dette gjøres er noe som må tas stilling til før en reguleringsplan kan vedtas.



Erik Ditlefsen

From: Idar Stoewer <idarsto@online.no>
Sent: mandag 14. mars 2022 22:18
To: Erik Ditlefsen
Subject: Dobbelspor Lademoen. MERKNAD

Det er ikke ofte du mottar e-post fra idarsto@online.no. [Les hvorfor dette er viktig.](#)

Hei
Jeg er kjent med at Banenor skal lage plan for nytt dobbelspor på Lademoen. Som tidligere prosjektlider for reguleringsplanen for Svartlamoen, vil jeg bemerke at gjeldende plan ble utarbeid i nært samarbeid med den gang Jernbaneverket. Utformingen av planen tar hensyn til og legger til rette for nytt dobbelspor. Inngrep i bebyggelsen på Svartlamoen skulle derfor være helt unødvendig.

Beste hilsen

Idar Støwer
Tidligere byplanlegger i Trondheim kommune

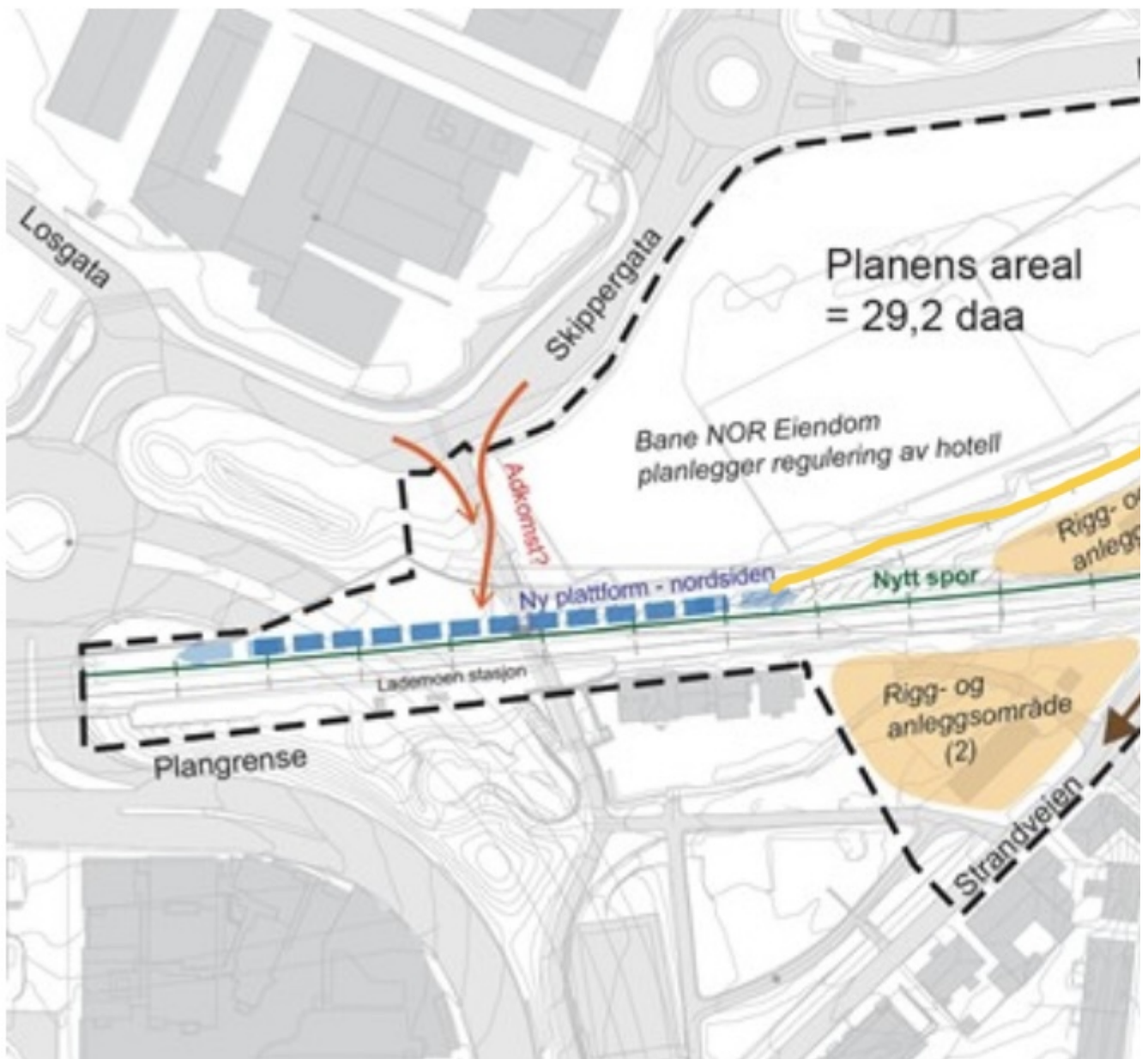
Erik Ditlefsen

From: urfbuggles@gmail.com
Sent: mandag 14. mars 2022 10:23
To: Erik Ditlefsen
Subject: Reguleringsplan for Lademoen holdeplass

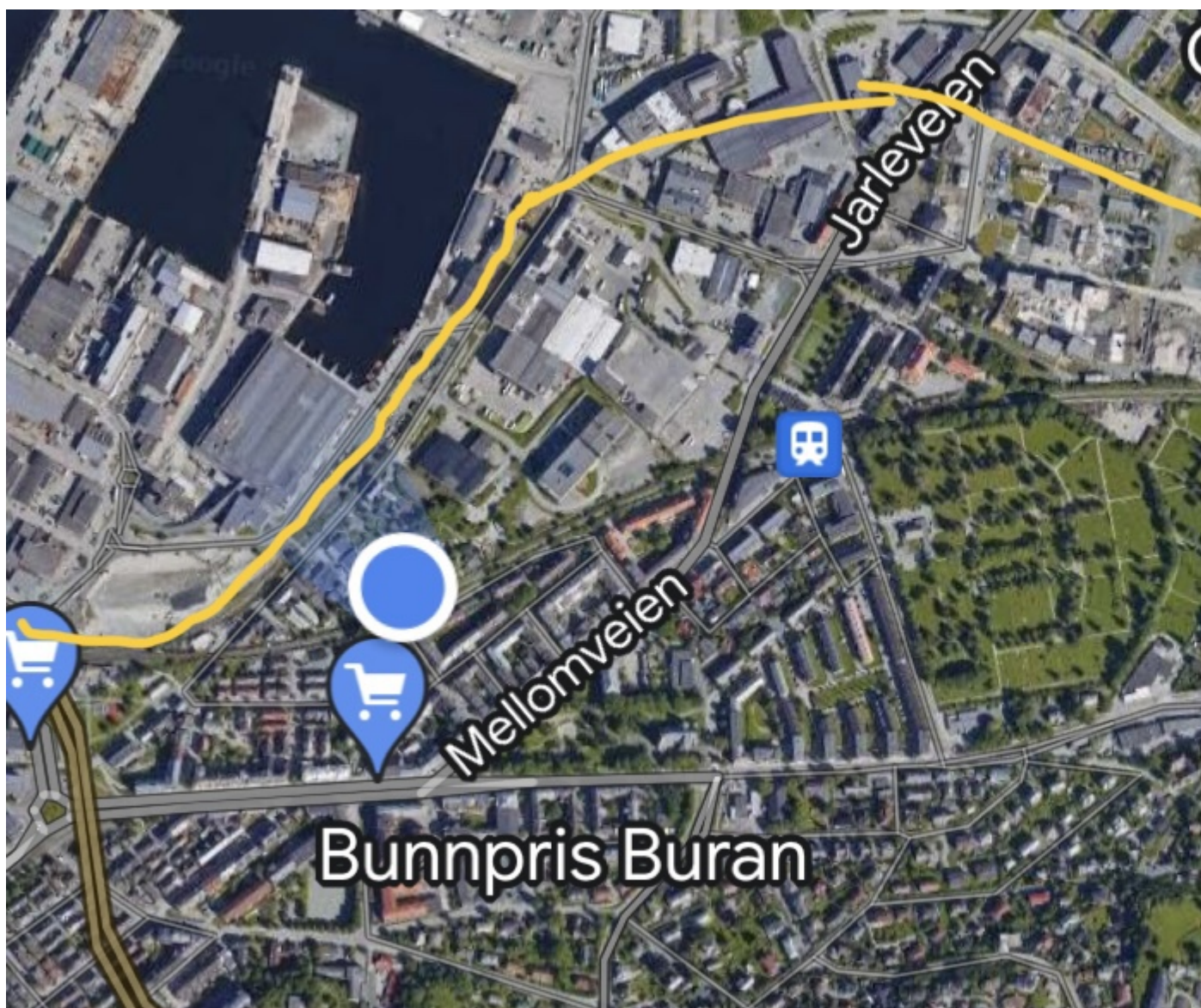
Det er ikke ofte du mottar e-post fra urfbuggles@gmail.com. [Les hvorfor dette er viktig.](#)

Her kommer kort noen inspill fra bekymret nabo.

Jeg har vanskeligheter med å se at det virkelig skal være nødvendig å rive verneverdige hus og ødelegge bakgårder og natur. Hva er tenkt rundt den nesten nye plattformen på Lademoen som er der allerede, kan ikke den utvides eller bygges om mer i den retningen der det ikke er hverken hus eller trær i veien? Det er jo mye luft og rom rundt den så det er vanskelig p se at det skal måtte gjøres sånn som det er skissert. Og sporet, må det nye sporet ligge inntil det gamle? Må dobbeltspor bety at de skal ligge tett i tett eller kan man tenke alternativt? Hva med å få med flere om dette er ment å være et løft for kollektivtrafikk og for miljø? Kan et nytt spor gå ned fra stasjonen der det allerede ligger et spor som går langs strandveien mot lade. Kanskje inn i fjellet under ladehammeren, eller under området der det allerede rives industri og bygges nytt,og så bort til der det kan koble så på det andre sporet uten store ødeleggelser. Er muligheten for en annen type løsning en gang utredet? En der man unngår gamle fine hus og store trær? Om ikke det er gjort, ordentlig, tenker jeg at det må gjøres.



Kjapt forslag bare, men det finnes mange muligheter. Tenk for et løft for kollektivtrafikken med foreksempel en undergrunnsstasjon et passende sted på lade, kanskje i nærheten av city lade ikke er så dumt.



Man kan tenke at strandveien 23 bare er et hus, i ganske dårlig forfatning, med lite verdi for andre enn de som bor der, men det er det virkelig ikke. Det er et helt unikt hus, med mange overraskende kriker og kroker, og med en stor mengde historie knyttet til bygget og bruken av dette og bakgården. Både de øvre etasjene og kjelleretasjen med bokkafeen. Som en del av fasadene langs strandveien, som sett fra nyhavna, er det også viktig. Rekken med fasader som utgjør Svartlamon bryter opp i alt det andre monotone rundt oss og gir en følelse av hvordan byen en gang så ut og hva som tidligere er gått tapt. Vi har et felles ansvar for å ta vare på det lille vi har igjen. Jernbanen må slutte å spise av disse gamle arbeiderboligene på et tidspunkt, og det tidspunktet burde ha vært forbi for lenge siden. Bakgårdene som bare er blitt vurdert vinterstid er verdt et besøk om sommeren. Sommerstid er det noe ganske annet, og så nært byen hvor det er lite grønt ligger en stor del av de største trærne tett på toglinje, det blir en katastrofe å legge opp til felling av disse, noe jeg ser for meg at kommer med neste steg i planen. Store trær er enormt viktig for insekter, fugler, skygge og temperatur på bakken i tillegg til menneskene som ferdes nær dem. Et tre skaper veldig mye mer grøntareal enn det opptar kvadratmeter på bakken. Om det virkelig skal presses inn et spor ved det eksisterende sporet vil vi miste veldig mange trær og stå igjen med veldig få. Dette er ikke med i den nåværende planen men vi må jo tenke helhetlig når et så stort skritt skal tas og veien videre bli bestemt i samme slengen.



Det er så mye mer som skulle vært sagt og antagelig burde jeg også ha skrevet mer og bedre, men hele situasjonen er såpass overveldende og viktig at dette er det jeg får til. Lykke til videre med arbeidet, jeg håper virkelig at det ikke tas lett på det å ødelegge bomiljø i prosessen.

Mvh Guro Sletnes

Erik Ditlefsen

From: Remi Saur <reehasa@gmail.com>
Sent: onsdag 9. mars 2022 12:54
To: Erik Ditlefsen
Subject: Innspill/merknad angående dobbeltspor på Lademoen stasjon

Det er ikke ofte du mottar e-post fra reehasa@gmail.com. [Les hvorfor dette er viktig.](#)

Hei, jeg sender dere denne e-posten for jeg har fått med meg at dere skal lage dobbeltspor på Lademoen stasjon. Noe som da gjør til at flere bygninger på svartlamon i Strandveien 23 må rives. Strandveien 23 er VELDIG viktig for svartlamon OG hele Trondheim! For det første så må da den fantastiske bokkafeen «Ivar Matlaus» rives ned. Som er det eneste fullt trygge plassen for skeive og transpersoner/ikke-binære i hele Trondheim, om ikke hele Midt-Norge. Blir den tatt bort fra de som drar dit så har de ikke plass å henge å finne på ting samt som de kan føle seg 100% trygg. For det andre så har Svartlamon mistet så mye og det fortjener virkelig ikke Svartlamon!! Det er den eneste plassen i hele Trondheim med så mye kultur, og den kulturen trenger vi! For det tredje så må da også villbo rives og infokafeen må rives. Dette blir for urettferdig.

-Dino Hauge Saur

Erik Ditlefsen

From: Audun Bartnes <audun.bartnes@gmail.com>
Sent: tirsdag 8. mars 2022 14:06
To: Erik Ditlefsen
Subject: Reguleringsplan for Lademoen holdeplass

Det er ikke ofte du mottar e-post fra audun.bartnes@gmail.com. [Les hvorfor dette er viktig.](#)

Angående "Reguleringsplan for Lademoen holdeplass"

Området berørt av reguleringsplanen for Lademoen holdeplass er et særskilt område for det unike kulturelle uttrykket ved Svartlamoen. En egenartet bydel som har mye byhistorisk verdi samt samtidsverdien det har for det levende kulturelle uttrykket og samspillet oss mennesker i mellom.

Vennligst ta dette med i utviklingen av lademoen holdeplass slik at den kulturelle verdien av området for samtiden får bli med inn i fremtiden og ikke fordrevet til en byhistorisk fotnote.

Dette innebærer grøntområdet og aktiviteten som foregår i byggmassen som blir berørt av utbyggingen. Håper dere oppsøker og inngår dialog med områdets beboere og brukere slik at det samtidskulturelle uttrykket blir tatt vare på.

mvh Audun Bartnes